Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
Startnotitie planstudie Ring Utrecht
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

29 januari 2009
Betreft: Inspraakreactie Startnotitie "Ring Utrecht"
Kenmerk: 4/2009/PB/209.4

NATUUR EN MILIEU UTRECHT FEDERATIE

Geachte Minister,

Met verontrusting hebben wij kennis genomen van de startnotitie Ring Utrecht. Een aantal van de voorgestelde alternatieven in de startnotitie betekenen een forse aanslag op de prachtige natuurgebieden en landschappen rondom Utrecht. Ook wordt de leefbaarheid van diverse woongebieden ernstig aangetast. De startnotitie Ring Utrecht biedt nog veel ruimte voor verbetering. Gelukkig hebben u en uw collega minister Cramer aangeven de reacties op de inspraakprocedures serieus mee te nemen in het vervolgtraject. Middels deze inspraakreactie maken de Natuur en Milieufederatie Utrecht, Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Het Utrechts Landschap, IVN consulentschap Utrecht, en Landschap Erfgoed Utrecht hun zorgen en verbeterpunten kenbaar. Dit doen wij vanuit onze zorg voor natuur en landschap en leefbaarheid in dit gebied.

We hebben op 5 punten uit de startnotitie aanmerkingen, namelijk 1. op de procedure, 2. de inhoud, 3. de te onderzoeken hoofdalternatieven; 4. de mate waarin de startnotitie rekening houdt met natuur en landschap; 5. strijdigheid met de rijksdoelen op gebied van lucht, geluid.

Maar bovenal denken we dat u met de voorgestelde oplossingsrichtingen uw doelstelling: "het verbeteren van de bereikbaarheid van midden Nederland om een voortgaande economische ontwikkeling in regio en randstad mogelijk te maken" niet zult halen.
Meer wegen is een achterhaald middel om de bereikbaarheid te verbeteren. Terwijl de maatschappelijke kosten, zoals gebleken uit het massale verzet van afgelopen weken hoog zijn. Een duurzaam alternatief, met daarin prijsbeleid, korte ritten beleid, mobiliteitsmanagement en een uitmuntend OV zal op de lange termijn een betere bereikbaarheid realiseren met aanzienlijk minder schade voor natuur, landschap en milieu.

Wij staan in onze zorgen niet alleen. Bijna 20.000 mensen ondertekenden de petitie "Tot hier en niet Verder" waarin ze bezwaar maakten tegen nieuwe wegen door het groen. Maar waarin ze ook pleiten voor een duurzaam alternatief voor uw plannen én vragen om een gezonde leefomgeving[1]. Een enquête van het AD heeft dit nog eens ondersteund: meer dan 75% van de mensen in provincie Utrecht vindt dat u met een goed duurzaam alternatief moet komen in plaats van met nieuwe wegen door woonwijken en het groen. Er is dus groot maatschappelijk draagvlak voor een duurzaam alternatief.

We vragen u dan ook met klem om de startnotitie zo te verbreden dat het antwoord op de volgende vraag gegeven kan worden: welke combinatie van ruimtelijke, financiële en mobiliteitsmaatregelen kan de bereikbaarheid van Utrecht het meest vergroten, met de beste prestaties voor natuur, landschap en milieu.

[1] Een voorbeeld van de petitie is opgenomen in de bijlage.

Het samenwerkingsverband VERDER biedt u alle mogelijkheid om het antwoord op deze vraag te vinden en om de oplossingen vervolgens snel uitgevoerd te krijgen. Wij dragen hier graag ons steentje aan bij, indien werkelijk voor een duurzaam alternatief wordt gekozen.

Onze vijf punten van kritiek zullen we in deze brief nader onderbouwen. Voor meer specifieke punten geven we een uitleg in de toelichting.

1 Het proces

a. Het proces is – in tegenstelling tot wat wordt beweerd – niet verlopen volgens de aanbevelingen van de commissie Elverding: Er is geen sprake geweest van een gezamenlijke probleemanalyse, noch van het gezamenlijk zoeken van een oplossingenrichting. Er is ook beslist niet naar draagvlak gezocht. Voor het stempel of de suggestie van 'Elverding' is een ander (en waarschijnlijk nieuw) proces nodig.
b. Dit kan geen verkorte tracéwet procedure zijn; het gaat om nieuwe wegen en niet om verbredingen. Het gaat daarbij ook om regionale wegen, waarvoor een passende ruimtelijke procedure moet worden gevolgd (inpassing of bestemmingsplan procedure met een eigen MER).
c. In de startnotitie moeten heldere, uitgekristalliseerde alternatieven staan, en wel een volledig palet van alternatieven die voor het probleem – de dreigende congestie op de weg – een oplossing vormen. Dan pas kan een Strategisch MER, waarin getrechterd wordt tot enkele als beste scorende alternatieven, tot zijn recht komen. Ook wordt dan pas draagvlak verkregen voor het keuzeproces. Een nieuwe startnotitie kan een afgewogen proces mogelijk maken met een goed gefundeerde trechtering tot enkele alternatieven. Het verdient daarom aanbeveling de afgelopen periode als een eerste ronde van inspraak te beschouwen en niet als de formele start van de MER. U kunt een tussenfase inbouwen waarin duidelijk wordt aangegeven met welke kansrijke alternatieven het onderzoek verder gaat. Deze fase mondt uit in een rapportage die ter inzage wordt gelegd, waarop reacties kunnen worden gegeven. De rapportage wordt ook ter advies voorgelegd aan de commissie MER.
d. Er moet een coördinerend bevoegd gezag benoemd worden voor de richtlijnen van de MER. In de startnotitie is sprake van 4 bevoegde gezagen en wordt niet expliciet gemaakt wie de coördinatie heeft en welke partij voor welk deel van de MER verantwoordelijk is. Dit roept grote (juridische) vragen op. Zeker daar waar onenigheid is tussen de partijen over de wenselijkheid van verschillende alternatieven en varianten.
e. De startnotitie moet bovendien helder aangeven op welke gronden er gekozen gaat worden voor een voorkeursalternatief. Deze startnotitie voldoet vooralsnog niet aan dit uitgangspunt.

2 De inhoud

a. In de rapportage Landelijke Marktwerking en Capaciteitsanalyse Wegen[2] wordt geconcludeerd dat als de kilometerprijs wordt ingevoerd er veel congestieproblemen op het wegennet rond Utrecht verdwenen zijn (peiljaar 2020). Daarbij is uitgegaan van een 25% variabilisering van de BPM. Nu het kabinet in 2008 heeft besloten om 100% van de BPM te variabiliseren, zullen de effecten van de kilometerprijs nog groter zijn. Er zullen dan nauwelijks nog problemen zijn op de betreffende rijkswegen. Vanuit dat oogpunt is de onderhavige studie dus overbodig.
b. De autonome ontwikkeling (nul-alternatief) houdt geen rekening met de kilometerprijs: de kilometerprijs zorgt ervoor (zie punt a) dat er geen probleem is.
c. Ruimtelijke ontwikkelingen, zoals de locatiekeuze binnen het provinciale Streekplan en NV Utrecht, moeten worden beschreven en de ladder van Verdaas moet volgordelijk[3] worden toegepast.

[2] Zie rapport "landelijk markt en capaciteitsanalyse wegen" ministerie van Verkeer en Waterstaat november 2007
[3] Zie meer over de Ladder van Verdaas in de toelichting punt 2c.

d. Effect van de vergrootte autostroom op de aansluitende wegen en op de steden moet nog helder worden. De steden in het BRU gebied kennen zonder uitzondering grote luchtkwaliteitsknelpunten en woningen met te hoge geluidsbelasting. Ook het ruimtebeslag van auto's in het stedelijk gebied is groot. Toevoegen van extra autoverkeer is daarom zeer onwenselijk en de effecten daarvan moeten goed in beeld komen. Onderzoeksgebied voor deze onderwerpen moet minimaal de provincie zijn.
e. De ruimtelijke kaders van het Utrechtse provinciale streekplan en de Europese regelgeving voor natuur (Natura 2000) zijn onvoldoende als randvoorwaarde opgenomen.
f. In de startnotitie is het onduidelijk met welke ruimtelijke uitgangspunten er gekozen gaat worden voor de verschillende alternatieven. Ook is niet duidelijk op welke wijze men wil omgaan met ruimtelijke kwaliteiten. De startnotitie moet duidelijk maken op basis van welke ruimtelijke criteria er keuzes gemaakt worden. Dit is van belang voor rijksmonumenten, Nationale Landschappen en EHS.
g. We missen aandacht voor de klimaateffecten. Conform de MER moeten alle relevante aspecten in kaart worden gebracht, dus ook de extra CO_2 uitstoot. Het is immers ook kabinetsbeleid om CO_2 uitstoot te reduceren met 20%.
h. De gegevens die in verkeersmodellen gebruikt worden en de mogelijkheden die modellen kennen om te kunnen voorspellen zijn beperkt. Berekeningen aan andere vervoerwijzen dan wegverkeer zijn onder de maat en de interactie tussen de verschillende vervoerwijzen is grotendeels niet te berekenen. Modelleringen schieten tekort in het gebruik van reële cijfers en bandbreedtes. Wij pleiten voor het repareren van deze zwaktes in berekeningen en daar waar dat niet mogelijk is, moet dat duidelijk toegelicht worden.

3 De te onderzoeken hoofdalternatieven

a. Het nulalternatief (niets doen) moet kilometerbeprijzing omvatten.
b. Een puur openbaar vervoeralternatief (OV alternatief) moet goed uitgewerkt worden opgenomen; het gaat niet alleen om verbeterd spoor, maar met name ook om een uitgewerkt OV-plan voor de regio Utrecht (bv. tram Leidse Rijn – Rijnenburg - Zeist).
c. Logische gevolgtrekking van het werken met de ladder van Verdaas is dat een flinke verbetering van het OV-netwerk en het fietsnetwerk onderdeel moet zijn van *elk wegalternatief*.
d. De groeiprognoses voor mobiliteit houden geen rekening met de nieuwe economische werkelijkheid voor Europa en de door de IEA verwachte olieprijs: tot 2020 schommelend rond 100 dollar per vat. De prognoses moeten dan ook een bredere bandbreedte van economische ontwikkeling meenemen om een goed beeld te kunnen schetsen van de effecten van maatregelen.

4 De relatie tussen de startnotitie en de thema's natuur en landschap

a. De stad Utrecht is omgeven door schitterende natuurgebieden en waardevolle landschappen. Juist in en rondom Utrecht is het belangrijk dat er ruimte is om te genieten van natuur en landschap. De laatste jaren zijn er vele initiatieven genomen door Rijk, provincie, gemeente, gebiedscommissies, natuurorganisaties en particulieren om ruimte te maken voor natuur en recreatie rond de stad. De voorgestelde alternatieven dreigen deze initiatieven teniet te doen of ernstig te schaden. Wij maken ons dan ook ernstige zorgen over de aantasting van natuur en landschap rondom Utrecht. Een nieuwe snelweg of verbreding van een bestaande weg in Leidsche Rijn, Galecop, Amelisweerd en Rhijnauwen, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en fort Vechten, het Noorderpark, het Groene Hart, de polder Rijnenburg en het bos Nieuw Wulven is onaanvaardbaar.
b. Significante effecten op natuurgebieden en beschermde soorten vinden wij onaanvaardbaar. Negatieve effecten op waardevolle landschappen, zowel binnen als buiten de Nationale Landschappen dient evenmin op te treden. Ook is volop aandacht nodig voor het effect op recreatie, zowel voor wat betreft bereikbaarheid als beleving. In het beschrijven van de

effecten dient niet alleen de directe omgeving betrokken te worden, maar ook uitstralende effecten naar andere gebieden.
Dit betekent dat de effecten op de volgende thema's gedetailleerd in beeld gebracht moeten worden, zowel per gebied als per soort als cumulatief: versnippering, verdroging, luchtkwaliteit (vermesting en verzuring door het verkeer), geluid, vernietiging van leefgebied (zowel kwaliteit als kwantiteit), verstoring, inpassing landschap, bereikbaarheid recreanten, beleefbaarheid recreanten.

c. De beschrijving van de huidige situatie is uiterst beknopt en doet geen recht aan de bijzondere kwaliteiten van de getroffen gebieden. Ook het kaartmateriaal geeft volstrekt onvoldoende inzicht in de belangrijke kenmerken van het studiegebied. De verschillende varianten doorsnijden natuur- en recreatiegebieden en veroorzaken grote verstoring door geluid, versnippering, verlichting, verontreiniging en ruimtebeslag. Onder het mom van structuurverbetering wordt ingrijpende structuurverslechtering voorgesteld, waarmee de ruimtelijke structuur van de stad Utrecht en haar relatie met de omgeving wordt aangetast. In de bijlage gaan we kort in op de kwaliteiten per gebied.

d. In hoofdstuk 3 wordt een omschrijving gegeven van Nationaal beleid en wetgeving. Deze beschrijving is summier en onvolledig. We noemen een aantal aspecten. Om te beginnen is het geen streven, zoals vermeld staat in paragraaf 3.4.1, maar nationaal beleid om waardevolle gebieden, objecten en flora en fauna te behouden en ontwikkelen. Centraal hierin staat de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), die in 2018 gerealiseerd dient te zijn. Nieuwe ontwikkelingen en beleid dienen erop gericht te zijn om de EHS te ontwikkelen en versterken.
Ook de Flora en Faunawet is van belang, denk alleen al aan de forten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie waar in grote getale vleermuizen voorkomen. Deze verblijfplaatsen, inclusief migratieroutes en foerageergebieden zijn strikt beschermd. Maar uiteraard komen ook buiten de NHW beschermde en bijzondere dier- en plantensoorten voor, die wettelijke beschermd zijn.
In de startnotitie wordt het Nationaal Landschap Groene Hart genoemd, daarnaast doorsnijden de tracés ook de Nationale Landschappen Rivierengebied (Kromme Rijngebied) en de NHW. Deze doorsnijdingen zijn strijdig met het rijks- en provinciaal beleid. Wij missen een omschrijving van het beleid van zowel rijk, provincie als gemeenten voor de Nieuwe Hollandse Waterlinie (NHW). Het kabinet heeft recent besloten tot forse investeringen voor de NHW, de komende jaren zal minimaal 70 mln. worden geïnvesteerd in landschapsherstel, de verbetering van de bereikbaarheid en toegankelijkheid van de aanwezige forten, met als speerpunt fort Vechten als het landelijk liniecentrum. Het is onbegrijpelijk dat een nieuwe rondweg dwars door hét recreatief uitloopgebied van de stad Utrecht wordt gedacht.
Ten onrechte wordt niet vermeld dat het Noorderpark is aangewezen als rijksbufferzone, waartoe ook het recreatiebos Gagelbos, fort Ruigenhoek en het toekomst recreatiegebied Ruigenhoek behoren, in het kader van Recreatie om de Stad (RodS). Ook in de polder Rijnenburg is een RodS gebied gelegen, namelijk het landschapspark Lange Vliet en de Hollandsche IJssel. Bovendien is een gedeelte van het Noorderpark stiltegebied.
In het plangebied zijn diverse landinrichtingen gaande, namelijk in het Noorderpark, RAK Groenraven Oost en landinrichting Utrecht West (gebied rondom Haarzuilens). De afgelopen jaren zijn grote inspanningen verricht om deze gebieden beter te ontsluiten voor natuur, landbouw en recreatie. De alternatieven Spreiden en Sorteren zijn in strijd met deze processen en doen bereikte doelen weer teniet.

5 De relatie tussen de startnotitie en de onderwerpen geluid en lucht

Normen voor geluid en luchtkwaliteit zijn zo soepel dat ze nog steeds de gezondheid schaden. De commissie voor de MER heeft reeds diverse malen beschreven op welke wijze gezondheid meegenomen moet worden in het kader van de Wet Collectieve Preventie Volksgezondheidsschade (WCPV). Een goede MER geeft aan waar door verkeersemissies van stoffen of geluid gezondheidsschade optreedt, in welke mate dan ook.

De startnotitie wil alleen uitwerken waar de luchtkwaliteitsnormen gehaald worden en voldoet daarmee niet aan het advies van de commissie MER. In de toelichting staat omschreven aan welke eisen wij denken dat de MER zou moeten voldoen.

Wij vertrouwen erop dat u deze aanmerkingen verwerkt en de MER hierop aanpast.

Met vriendelijke groet,
Namens Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Het Utrechts Landschap, IVN consulentschap Utrecht, Landschap Erfgoed Utrecht, Natuur en Milieufederatie Utrecht,

Drs. Saskia Kluit
Adjunct directeur

Bijlagen

1. toelichting
2. voorbeeld petitie (beide kanten)

Bijlage 1
Toelichting op de zienswijze

Toelichting op inleiding:
de kern van Bereikbaarheid
Wat is het karakter van de provincie Utrecht? Het karakter van Utrecht kenmerkt zich als een aantrekkelijk woonmilieu en een uitstekende bereikbaarheid. Je bent immers vanuit de stedelijke regio zo in het groen van allerlei gevarieerde landschappen. Bovendien zijn er in heel Nederland erg veel werkgevers en werknemers bereikbaar binnen een uur reistijd, meer dan in andere regio's en provincies.

De ring Utrecht kent een groot percentage lokale ritten. Ongeveer 2/3 van het verkeer is lokaal of kent een lokale bestemming. Het meest effectieve beleid ter voorkoming van korte ritten is prijsbeleid, aangevuld met uitmuntende fietsmaatregelen en (regionaal) openbaar vervoer. Openbaar vervoer en fiets zitten slechts marginaal in de startnotities verwerkt. De vraagstelling voor openbaar vervoer zou moeten zijn: wat is er nodig om probleemoplossend te zijn? Nu wordt die vraag niet gesteld.

Daarnaast moet de MER onderscheid maken tussen de effecten op de lange en de korte termijn. Het moet zichtbaar zijn of duurdere initiële investeringen op langere termijn toch effectiever blijken omdat het een robuuster effect heeft op de totale bereikbaarheid van het gebied.

Bereikbaarheid in de startnotities is nu vooral relatieve doorstroming. Of het gaat om capaciteit. Dat is een achterhaalde gedachte. Vooral wanneer blijkt dat het toevoegen van capaciteit leidt tot problemen elders op het wegennet, of eigenlijk helemaal niet helpt, volgens Rijkswaterstaat in een interview in NRC (29-12-2008).

Toelichting op punt 1:
1c Uitgekristalliseerde alternatieven
We vragen ons af wat Rijkswaterstaat als minder extreme uitwerkingen ziet. Dit blijft in de startnotitie onduidelijk: Heeft een verbinding tussen de A2 en de A12 door een ander deel van Leidsche Rijn minder negatieve effecten voor de inwoners van Leidsche Rijn? Is een regioverbinding 100 meter dichter bij 'De Bak' minder extreem dan als hij door Rhijnauwen loopt? Het antwoord is wat ons betreft nee en nee. Het kiezen van *extremen* is geen garantie voor meer duidelijkheid over de effecten. Ook niet qua bereikbaarheid. De enige manier om dit te voorkomen is het huiswerk voor de bepaling van het voorkeursalternatief goed te doen. Dat is nog niet gebeurd.

Toelichting op punt 2:
2a Probleemanalyse
Uit de Eindrapportage Landelijke Markt en Capaciteitsanalyse Wegen, blijkt zelfs in het scenario met de meeste groei[4]de doorstroomsnelheid op de Ring hooguit te langzaam[5] is op het kleine stukje tussen Lunetten en Utrecht Noord. Even verder stroomt het verkeer weer door en is de verloren tijd snel ingehaald. De economische omstandigheden geven aanleiding uit te gaan van lagere groeiscenario's en een hogere kilometerprijs. Beide ontwikkelingen beperken de mobiliteit. Geen probleem met de doorstroomsnelheid op de Ring Utrecht is dus ook mogelijk.

[4] WLO GE scenario met prijsbeleid platte heffing, zonder pakketstudies Utrecht. LMCA wegen, Ministerie van Rijkswaterstaat, November 2007
[5] te langzaam volgens NoMo-norm

2b Kilometerprijs
De kilometerprijs dient onderdeel te zijn van de autonome ontwikkelingen net als bijvoorbeeld ruimtelijke ontwikkelingen en demografische ontwikkelingen (zie ook de uitspraak Cie MER inzake de A6/A9). Dit is in lijn met de Europese richtlijn inzake de MER (85/337/EEG). Daarmee wordt de kilometerprijs onderdeel van de nulvariant op basis waarvan bepaald wordt welke infra-uitbreiding noodzakelijk is om de problemen op te lossen.

Onderzoek van de kilometerbeprijzing in een gevoeligheidsanalyse voldoet niet, omdat daarbij eerst wordt bekeken via welke (wegen)bouwprojecten de problemen kunnen worden opgelost (zonder invoering van de kilometerprijs) en dan pas naar de effecten van de kilometerprijs. De conclusie zal in die gevallen zijn dat de effecten van de kilometerprijs relatief gering zijn omdat de problemen al worden weggenomen door de bouwwerkzaamheden (extra wegcapaciteit holt het effect van de kilometerbeprijzing uit; betekent dus niet alleen onnodig investeren in asfalt). Kilometerbeprijzing als gevoeligheidsanalyse doet geen recht aan het feit dat de kilometerprijs als onderdeel van de autonome ontwikkeling moet worden meegenomen. Zoals uit de LMCA wegen blijkt, zijn met kilometerbeprijzing de grootste problemen al opgelost en is (wegen)bouwen niet noodzakelijk.

2c De ladder van Verdaas
De ladder van Verdaas[6] is een trapsgewijs systeem van afwegingen om, na het onvoldoende effect sorteren van andere maatregelen, pas als laatste stap te komen tot uitbreiding van infrastructuur. Dit impliceert dat men alles in het werkt stelt om aanleg van nieuwe wegen te voorkomen. De werking van de ladder van Verdaas is volgtijdelijk. Dat is de kern van de ladder. De alternatieven die VERDER ontwikkeld dienen eerst 100% te werken alvorens de uitbreiding van wegeninfrastructuur wordt onderzocht.

2g de bijdrage van verkeer aan klimaat
De bijdrage van de vervoerssector aan de uitstoot van CO_2 is te groot om het door andere sectoren op te laten lossen. De ontwikkelingen in de komende jaren dwingen ons CO_2 emissies drastisch te verlagen[7]. Dat gevoel van urgentie is duidelijk afwezig in de startnotitie. Uiteraard maakt het uitbreiden van de snelwegcapaciteiten het nóg moeilijker om reductie te realiseren. Techniek alleen gaat dat tempo niet halen. De MER moet de effecten op het klimaat van de verschillende varianten aangeven. In de MER moet – op basis van de effecten van dit project – de CO_2-emissie van het verkeer afgezet worden tegen de 20% reductieverplichting van Nederland.

2h Berekenen en modelleren
De MER is bedoeld als een objectief instrument. Veel berekeningen en uitgangspunten gaan uit van een bepaald toekomstbeeld van Nederland. De ingrediënten van dat toekomstbeeld zijn – logischerwijze - politiek bepaald. Daarmee is een deel van de gegevens ook politiek. Het is van belang dat de uitkomsten van de berekeningen niet alleen vergeleken worden met de huidige situatie, maar juist ook met die van andere alternatieven. De keuze zal immers vallen tussen de alternatieven. Bovendien zijn verkeersmodellen beperkt in het berekenen van diverse elementaire gegevens en de effecten van nieuwe wegen, zoals verkeersaantrekkende werking.

De substitutiemogelijkheden naar de trein worden bijvoorbeeld nog niet goed voorspeld. Ze moeten hiervoor geschikt worden gemaakt (idem voor goederen substitutie naar spoor- en

[6] 1. ruimtelijke visie en programma, 2. anders betalen voor mobiliteit (rekening rijden), 3. de mogelijkheden van mobiliteitsmanagement, 4. een optimalisatie van het openbaar vervoer, 5. de mogelijkheden van benutting, 6. aanpassen van bestaande infrastructuur, 7. een onderbouwing van de noodzaak tot nieuwe infrastructuur
[7] The Consequences Of Delayed Action On Climate Change, Martin Parry, Jason Lowe and Clair Hanson, Prepared for and submitted to the 14th Conference of the Parties, Poznan, Poland. December 2008, http://www3.imperial.ac.uk/climatechange

waterweg) en moeten dynamisch van karakter worden. Dus bijvoorbeeld kunnen voorspellen onder welke omstandigheden het openbaar vervoer meer wegcapaciteit overbodig kan maken.

De modellen moeten ook kunnen voorspellen wat de effecten zijn op vestigings- en verhuisgedrag van de bevolking en bedrijven en op de verandering van werklocatie (bv. banenruil met het oog op de woon-werkafstand) als mobiliteitskwaliteiten veranderen. Denk aan nieuwe spoor- en wegverbindingen. En de modellen moeten kunnen voorspellen hoe de ruimtelijke ontwikkeling wordt gestuurd door het aanbod van weg- en OV-infra.

Het verdient aanbeveling om de waarde van de uitkomsten van gebruikte verkeersmodellen te laten beoordelen door een breed samengestelde 'expert' groep. Deze dient de uitkomsten van modelberekeningen kritisch te beoordelen op sterkte en zwaktes en na te gaan of de stappen uit 'de ladder van Verdaas' voldoende zijn uitgeput. Rapporteren in algemeenheden ('ecologen zijn van mening…') is ongewenst en de informatie dient verifieerbaar te zijn.

Wij zijn voorstander van een andere wijze van omgaan met de toekomstbeelden. Niet afgaan op één beeld maar met meerdere toekomsten werken. Wellicht dat met maatschappelijke organisaties een tweetal reële perspectieven uitgewerkt kan worden. Het gaat dan om visie op klimaat, economie, bereikbaarheid, energievoorziening, infrastructuur, bevolkingssamenstelling en grootte, etc. etc. Er moet een bandbreedte ontstaan waarbinnen beslissingen genomen worden. Dat geeft een beter beeld van de vele onzekerheden in de stukken. Belangrijke ingrediënten van de toekomst voor deze startnotitie zijn de prijs van CO_2 emissies en de integratie van Almere in de Randstad.

Ten aanzien van berekenen en modelleren verwijzen door wij naar onze inspraakreacties op de startnotities A28 en A27/A1 en hetgeen de commissie voor de MER heeft geschreven in hun reactie op dezelfde startnotities.

Toelichting op punt 3:
3b Duurzaam Bereikbaarheidsalternatief
Uitgangspunt voor het duurzame bereikbaarheids alternatief is dat dit alternatief zo aantrekkelijk is dat het de wegen in en rond het studiegebied ontlast. Het moet dus naast spoor ook light rail en HOV-verbindingen bevatten. Maar het moet ook op de gewenste wijze structurerend zijn voor de ruimtelijke en economische ontwikkelingen de komende decennia.

Naast het pure OV-alternatief is een aantal gemengde alternatieven nodig, zoals een nulplus-OV-alternatief waarbij er geen verbreding of aanleg van wegen plaats vindt maar vooral de belangrijkste tekortkomingen in het OV-net worden aangepakt en een nul-plus-weg-alternatief waarbij op kleine schaal wat knelpunten in het OV- en wegennet op weinig ingrijpende wijze worden aangepakt. De alternatieven (juist ook de gemengde) moeten op hun integrale vervoersprestaties en hun effecten op de ruimtelijke ontwikkelingen worden onderzocht, dus met een geavanceerd rekenmodel.

Toelichting op punt 4:
Geen nieuwe wegen door natuur, recreatiegebieden, woonwijken en Nationale Landschappen
De tracés die u gaat onderzoeken, doorsnijden de Ecologische Hoofdstructuur en tasten het Nationaal Landschap Groene Hart, Nieuwe Hollandse Waterlinie en Rivierenland aan. Deze gebieden zijn aangewezen, omdat ze de ruggengraat vormen van de natuur in Nederland en landschappelijk heel bijzonder zijn. Nieuwe snelwegen door deze gebieden zijn funest.

De gebieden
Landgoed Oostbroek is een belangrijke natuurkern en vormt een onmisbare schakel in de EHS. Juist in het smalle onbebouwde gebied tussen De Uithof en Zeist is een rustige en robuuste natuurverbinding essentieel voor het goed functioneren van de EHS. Landgoed Oostbroek heeft grote cultuurhistorische, landschappelijke en ecologische waarde. Het is een Rijksmonument. Bovendien is het gebied een gewaardeerd wandelgebied voor vele mensen.

Amelisweerd en Rhijnauwen vormen een grote natuurkern in de EHS. Gezien de functie van het gebied voor de natuur, maar ook voor 1,5 miljoen recreanten, zijn verstorende effecten van een nieuwe of verbrede weg op het bos onaanvaardbaar. De druk op het gebied is nu al groot, ontwikkelingen dienen er op gericht te zijn deze te verkleinen.

De *Nieuwe Hollandse Waterlinie inclusief Forten Vechten en Rhijnauwen* is een zeer aantrekkelijk recreatiegebied nabij de stad, wat volop ontwikkeld wordt. De NHW heeft een samenhangende structuur, zowel cultuurhistorisch als qua landschap, die door de nieuwe doorsnijdingen teniet worden gedaan. Het gebied heeft hoge archeologische en cultuurhistorie waarden (UNESCO) en hoge natuurwaarden.

Dit voorjaar is het nieuwe recreatiebos *Nieuw Wulven* geopend. Dit bos is aangelegd in het kader van de landinrichting Groenraven Oost, om het nijpende tekort aan recreatiegebieden in deze omgeving op te lossen.

De polder *Rijnenburg* is bestemd voor toekomstige woningbouw en als groen recreatiegebied. De polder is de poort naar het Groene hart vanuit het stedelijk gebied. Momenteel wordt het gebied rond de Hollandse IJssel als recreatiegebied ingericht en ook het toekomstige recreatiegebied Lange Vliet is in ontwikkeling.

Aan de westkant van Utrecht is een nieuw tracé aangeduid door *Leidsche Rijn* of meer westelijk richting Vleuten en *landgoed Haarzuilens*. Indien het tracé door het Leidsche Rijnpark zal lopen, betekent dit een forse vermindering van het openbaar groen in Leidsche Rijn. Groen dicht bij huis is van groot belang voor de gezondheid en het woonplezier van mensen. Het park vervult bovendien een belangrijke rol voor de natuurwaarden in Leidsche Rijn. Een tracé meer westelijk raakt al snel aan het landgoed Haarzuilens en het Groene Hart.

Aan de zuidkant van de stad loopt een tracé door de wijk Galecop in Nieuwegein. In het zoekgebied liggen woningen, sportvelden, een park en wordt zelfs een nieuwe school gebouwd.

En tot slot loopt de Noordelijke Ring Utrecht langs het *Noorderpark*. Ook hier is zeer recent een recreatiegebied aangelegd (Gagelbos), de Maarsseveense plassen trekken veel bezoekers en er staan maatregelen op stapel om het gebied beter te ontsluiten voor recreatie. De natuurwaarden van het gebied zijn hoog, de Bethunepolder en polders bij Tienhoven zijn aangewezen als Natura 2000 gebied. Belangrijk is dat de bereikbaarheid van de gebieden niet afneemt en er geen extra overlast komt in de vorm van geluid, licht of luchtverontreiniging.

Toelichting op punt 5:
Gezondheidsschade en milieu
In de provincie Utrecht staat wegverkeer steevast in de top 3 van milieuproblemen. Momenteel spelen er veel uitbreidingsplannen voor wegverkeer in de Spoedwet, de startnotities A27/A1, A28, Ring Utrecht en Knooppunt Hoevelaken. Om te voorkomen dat de milieuproblemen nog groter worden, of niet tijdig oplossen, moet de MER beschrijven hoe de cumulatieve effecten van deze plannen uitwerken en hoe deze effecten teniet kunnen worden gedaan. Het gaat daarbij nadrukkelijk ook om de effecten in steden en dorpen, in geval dat de capaciteit van het

hoofdwegennet wordt vergroot. Dat zal immers direct effect hebben op de verkeersdruk in woongebieden.

Wij adviseren de optredende concentraties van NO_2, fijnstof (aantal deeltjes, $PM_{2,5}$ en PM_{10}) en ozon (gevormd o.a. uit NO_x), zowel één jaar als tien jaar na openstelling van de wegen af te zetten tegen de officiële EU-luchtkwaliteitsnormen en tegen de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorgansatie (studiegebied provincie Utrecht). De mate waarin de kwaliteit van de lucht per deelgebied verslechtert of verbetert moet goed in beeld komen. Dit geldt tevens voor het vroegtijdige doden per jaar en aantallen mensen die bij weinig wind extra benauwdheid ervaren als gevolg van de slechte luchtkwaliteit.

De gemeente Utrecht treft de komende decennia maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren ter waarde van 1 miljard euro. Welke kosten komen daar nog bovenop door de verschillende varianten. En hoe verhoudt dat bedrag zich tot de baten van een eventuele verbeterde bereikbaarheid.

De MER dient niet alleen aangeven in welke gebieden de rust in woonwijken of de stilte in de natuur gaat verdwijnen maar ook hoe groot het kwaliteitsverlies is. In een natuur- of recreatiegebied dat nu nog landschappelijk en qua beleving van natuurgeluiden een heel goede kwaliteit heeft is het verlies van de rust is veel erger dan wanneer het 'alleen' maar iets erger wordt, mits het binnen de normen blijft).