

Aan de Raad van State
Afdeling Bestuursrechtspraak
Postbus 20019
2500 EA Den Haag

Zeist, 28 februari 2017

Betreft: Beroepschrift Stichting Milieuzorg Zeist e.o. Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht

Geachte President,

Op 08 december 2016 heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht vastgesteld. Het besluit is voor het indienen van beroep voor de periode van 25 januari t/m 02 maart 2017 ter inzage gelegd. Hierbij tekent de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. tegen het betreffende besluit beroep aan. Eerst zal worden stilgestaan bij het planproces, waarna de beroepsgronden aan de orde zullen worden gesteld, zowel in procedurele als inhoudelijke zin.

1. Planproces¹

Feitelijk maken de maatregelen die worden voorgesteld voor de A12/A27 Ring Utrecht deel uit van het zogenaamde VERDER-programma dat de gehele Driehoek Utrecht-Hilversum-Amersfoort betreft.

Verder-programma

Het proces voor de Ring Utrecht loopt al vele jaren. Als zodanig maakt het deel uit van het programma 'VERDER' dat zich erop richt voor het gehele gebied van de Driehoek Utrecht-Hilversum-Amersfoort de er voorliggende mobiliteitsproblematiek integraal aan te pakken. Alhoewel daar een uitvoerig: 'Plan van Aanpak - Pakketstudies Ring Utrecht en Driehoek A1/A27/A28' (van juni 2007) en ook een: 'Voorstel voor het VERDERpakket - Projectenboek' (van juli 2009) aan ten grondslag ligt, is het toch de ervaring van de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dat de daarin opgenomen maatregelen veelal los van elkaar worden uitgevoerd. Zo zijn de maatregelen zoals opgenomen in het TB A28 reeds uitgevoerd, is het TB voor de A27/A1 inmiddels onherroepelijk, terwijl de aanbesteding voor het Knooppunt Hoevelaken net vergund is en dan nu (pas) het TB voor de Ring Utrecht voor het indienen van beroep ter inzage is gelegd.

Ring Utrecht

Nu kan de Ring Utrecht, zoals ook uit de brochure: 'A27/A12 Ring Utrecht - Ontwerp Tracébesluit in beeld' naar voren komt, als een belangrijk knooppunt van rijkswegen, of zoals u wilt de 'draaischijf van Nederland' worden beschouwd.

Door nu dus als allereerste voor alle toe- en afvoerende rijkswegen besluiten te nemen en deze uit te voeren, terwijl dit knooppunt dan feitelijk als laatste aan de orde komt, of feitelijk nu als één na laatste aangezien voor het Knooppunt Hoevelaken voor een totaal andere aanpak is gekozen, wordt als het ware het Knooppunt Ring Utrecht voor een bepaald blok gezet. Immers bredere wegen leiden veelal tot meer mobiliteit (zie in deze o.a. ook de 'Nota van Antwoord - Deel I, Bijlage 'Gevoeligheidsanalyse WLO scenario's', Fig. 4: 'Verkeersontwikkeling 2012 - 2015 in het studiegebied'), met dus ook zo zijn effecten voor de doorstroming op het Knooppunt Ring Utrecht zelf en dus ook voor het onderliggende wegennet.

In die zin had dus o.i. een meer integrale aanpak voor de Driehoek als geheel voor de hand gelegen, waarbij men t.a.v. de voorliggende bereikbaarheidsproblematiek op basis van de zogenaamde 'Ladder van Verdaas' naar duurzame(re) oplossingen had gezocht, dus oplossingen waarbij niet alleen nadrukkelijk(er) rekening wordt gehouden met aanwezige waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie (vergelijk ook: 'Natuurinclusief ontwerpen/werken'), maar ook het/de milieu/leefomgevingskwaliteiten. Dus éérsst op basis

¹ Zie voor algeheel overzicht planproces o.a. ook het rapport: 'Ring Utrecht - Proces van de probleemverkenning naar ontwerp-Tracébesluit (Sweco, 2016)', ook al zal op basis van hetgeen in het onderhavige beroepschrift van de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. wordt aangevoerd duidelijk zijn dat zij zich in veel van de daarin getrokken conclusies niet kan vinden.

van RO-beleid, dan (achtereenvolgens) prijsbeleid (in welke vorm dan ook), een flankerend verkeers- en vervoersmanagement, OV (en ook de fiets) en een betere benutting van het bestaand asfalt en pas als deze oplossingen geen van allen soelaas bieden een eventuele aanpassing van bestaande wegen. Naast een knooppunt van wegen is de provincie Utrecht immers ook een knooppunt van landschappen en natuur (zie o.a. ook het boekje: 'Utrecht Knooppunt van Natuur (provincie Utrecht, 2005)'), zodat o.i. het zaak is zeer zorgvuldig met aanwezige waarden om te gaan.

Trechtering

Dan het planproces voor de Ring Utrecht zelf, waarbij feitelijk een 'trechteringsproces' is gevolgd.

In de eerste fase heeft daarbij de keuze van het zogenaamde 'Voorkeursalternatief (VKA)' plaatsgevonden, mede op basis van een 'Plan-MER 1e fase'.

Vervolgens is in de tweede fase dat 'VKA' (op basis van een 4-tal zogenaamde trechterstappen) nader uitgewerkt in een zogenaamde 'Voorkeursvariant' (zie wat betreft een beschrijving van de 'Voorkeursvariant' ook de brochure: 'Ring Utrecht A27/A12: Voorkeursvariant RWS, 2014'), evenals wat betreft de trechterstappen de diverse (verantwoordings)rapportages van het zogenaamde 'Delphi-team' die deel uitmaakten van de t.b.v. het (O)TB ter inzage gelegde stukken).

De zogenaamde 'Voorkeursvariant' is dan wederom ten grondslag gelegd aan het OTB, dat dan mede op basis van een 'Plan-MER 2e fase', zij het dat in het OTB m.b.t. de eerdere 'Voorkeursvariant' niet alleen bepaalde definitieve keuzen zijn gemaakt, zoals die m.b.t. het 'Knooppunt Rijnsweerd'², maar ook bepaalde 'optimalisaties' zijn doorgevoerd, mede op basis van uitkomsten van de 'Plan-MER 2e fase'.

PlanMER 1e fase

Reeds in de eerdere fasen van het planproces zijn door de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. diverse inspraakreacties ingebracht, zoals o.a. op de 'Startnotitie MER Ring Utrecht' en ook op het 'PlanMER 1e fase'.

In haar reactie op die Startnotitie is de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. reeds uitvoerig ingegaan op de waarden van natuur en landschap die met het voorgenomen initiatief in het geding zijn en heeft zij toen reeds op basis van de hiervoor al gememoreerde 'Ladder van Verdaas' voor het zogenaamde: 'Nul-plus alternatief' gepleit (zie ook bijlage 1: 'Inspraakreactie Stichting Milieuzorg Zeist e.o. Startnotitie MER'), waarbij er samen met burgers/belangenorganisaties alle duurzame alternatieven die er zijn voor (de verdere groei van) het autoverkeer, ook gezien de ruimtelijke en milieueffecten die dat met zich meebrengt, in beeld worden gebracht en deze dan ook gezamenlijk, dus met alle betrokkenen, waaronder de overheid, bedrijven, maatschappelijke organisaties en ook natuurlijk de burgers, worden gerealiseerd³. In die zin onderschreef de Stichting toen ook al volledig de petitie: 'Geen nieuwe wegen door het Groen', zoals deze indertijd door de NMU (en aanverwante) organisaties aan zowel de toenmalige Minister Cramer als de leden van de Tweede Kamer is aangeboden.

In haar inspraakreactie op de 'PlanMER 1e fase', alhoewel daaraan dan geen officiële status kan worden toegekend, heeft de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. er de Minister nogmaals op gewezen, behalve op de tekortkomingen in de uitgevoerde onderzoeken zelf, dat er voor de door beoogde verbredingen van zowel de A12 en de A-27, evenals de maatregelen aan de NRU, wel degelijk alternatieven bestaan (zie ook bijlage 2: 'Inspraakreactie Stichting Milieuzorg Zeist e.o. PlanMER 1e fase').

Zoals ook het rapport: 'Kracht van Utrecht 2.0' duidelijk maakt bieden natuur- en milieuvriendelijke alternatieven (vergelijk ook de hiervoor reeds aangehaalde 'Ladder van Verdaas'), dus het alsnog invoeren van een prijsbeleid voor de auto- en vrachtverkeer, het doorvoeren van een flankerend verkeers- en vervoersmanagement (waaronder het nieuwe

² Zie wat betreft de diverse varianten voor het 'Knooppunt Rijnsweerd' o.a. ook de: 'Achtergrondnotitie Rijnsweerdvarianten', waarbij uiteindelijk door de Minister is gekozen voor de zogenaamde variant 4C.

³ Duidelijk zal zijn dat als je echt een 'omslag' naar duurzamere vormen van mobiliteit wilt realiseren, dat je dat als overheid niet alleen kunt realiseren, maar juist ook sterk afhankelijk bent van zowel het bedrijfsleven, als met name ook de burger, die ook echt andere keuzen zal moeten maken (zie in deze o.a. de publicatie: 'Doen en laten - Effectiever milieubeleid door mensenkennis (RLI), 2014)').

werken), een schaa sprong voor het (H)OV (vergelijk ook het maatregelenpakket: 'OV+++ van het Bru) én natuurlijk ook de fiets, het beter benutten van het bestaande asfalt, zoals het o.a. het invoeren van een dynamisch verkeersmanagement (DVM) op de wegen op en rond de Ring Utrecht⁴, evenals een 80 km-regime op de Ring Utrecht zelf (vergelijk ook maximum snelheid van 70 km/uur op de Périphérique van Parijs), wel degelijk een oplossing om de (veronderstelde) verkeersproblemen op de Ring Utrecht aan te kunnen pakken.

Het nadere onderzoek dat wat dat betreft indertijd door de Goudappel Coffeng is gedaan toont feitelijk ook aan dat een dergelijk pakket, dus een combinatie van de maatregelen zoals deze in het maatregelenpakket 'OV+++ én 'Kracht van Utrecht 2.0' zijn opgenomen wel degelijk tot een grotere reductie van het aantal voertuigverliesuren leidt dan dat het geval is bij het 'Wegalternatief (zonder prijsbeleid)' (zie in deze ook het rapport: 'OV+++ en Kracht van Utrecht in planstudie Ring Utrecht - Rapportage (Goudappel Coffeng, 2009)', hoofdstuk 5: 'Resultaten berekeningen'). Juist door een dergelijk natuur- en milieuvriendelijk alternatief reeds vanaf het begin volwaardig mee te nemen en dan ook echt een kans te bieden, hetgeen o.i. dus niet is gebeurd, ook al heeft ook de zogenaamde 'Commissie Schoof' daar (op verzoek van de Tweede Kamer) nog naar gekeken, heeft men deze alternatieven o.i. eigenlijk al bij voorbaat uitgesloten terwijl die er o.i. dus wel degelijk zijn.

Voorkeursalternatief

Mede n.a.v. de/het keuze/besluit van/voor het zogenaamde 'Voorkeursalternatief (VKA)' (in 2010) is indertijd op verzoek van de gemeente Utrecht door Witteveen & Bos nog voor de bak van Amelisweerd alsnog een '2x6 variant' nader uitgewerkt (zie ook de rapportage: '2nd opinion Ring Utrecht - Presentatie bevindingen (Witteveen & Bos, 2011)').

Op basis van de betreffende VKA is dus door de zogenaamde 'Commissie Schoof' nog gekeken naar de besluitvorming die tot die VKA heeft geleid en met name ook of de keuzen voor het VKA van 2x7 rijstroken wel gedragen kan worden door de uitgevoerde onderzoeken (zie ook het rapport: 'Besluitvorming bak Amelisweerd (Commissie Schoof, 2013)'). Uiteindelijk heeft deze Commissie toen geconcludeerd dat de besluitvorming '*voldoende tot goed was*' en dat de keuze voor een verbreding van de bak bij Amelisweerd '*grotendeels kan worden gedragen door de onderzoeken*', waarbij aan het veiligheidsaspect een belangrijk gewicht werd toegekend.

Nadat de Commissie Schoof haar rapport heeft uitgebracht, is door Goudappel Coffeng en Movares nog op verzoek van de gemeente Utrecht een 'audit' uitgebracht, waarin wordt geconcludeerd dat in de '2x6 variant' de veiligheid bij 80 km/uur wel degelijk door bepaalde maatregelen op een acceptabel niveau zou kunnen worden gebracht (zie ook het rapport: 'Verkeersveiligheidsbeoordeling Alternatief 2x6 in de bak Amelisweerd (Goudappel Coffeng, 2013)').

Tweede fase planproces

In het planproces voor de tweede fase heeft men, ondanks alle kanttekeningen die daarbij dus zijn te plaatsen, kennelijk het 'Voorkeursalternatief (VKA)' nader uitgewerkt, ook samen met de vertegenwoordigers van diverse 'stakeholders' (vergelijk ook aanbevelingen van de zogenaamde 'Commissie Elverding').

Het kan natuurlijk aan de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. zelf hebben gelegen, maar ondanks haar uitvoerige reacties op zowel de 'Startnotie' als ook de 'PlanMER 1e fase' is zij daarvoor nooit uitgenodigd.

MKBA

Niet onbelangrijk moet o.i. in ieder geval worden geacht, dat tussentijds de 'Kracht van Utrecht' door de TU Delft de maatschappelijke kosten en baten van het 'Voorkeursalternatief (VKA)' in beeld heeft laten brengen (zie ook het rapport: 'Ring Utrecht, het oost alternatief (Roekel, W. van, 2014)'). Daarbij werd duidelijk dat in het hoge groei-scenario de netto contante waarde dan weliswaar positief is, maar in het zogenaamde nulgroei-scenario, als ook in het lage groei-scenario negatief.

⁴ Zie in deze o.a. ook het: 'PlanMER 2e fase', Hoofdstuk 18.2.2: 'Onderzoek naar maatregelen per aspect', onder het kopje: 'DVM - maatregelen'.

Vrijwel tegelijkertijd heeft ook het Ministerie van I & M door Decisio de maatschappelijke kosten en baten in kaart laten brengen, waarbij dit adviesbureau tot vergelijkbare conclusies komt (zie ook het rapport: 'MKBA Ring Utrecht (Decisio, 2014)').

In de door het CPB eveneens op verzoek van het Ministerie van I & M dienaangaande uitgevoerde 'Second opinion' onderschrijft het CPB feitelijk de door Decisio getrokken conclusies, waarbij het CPB wel aantekent dat het: *'goed zou zijn als ook echt voor alle alternatieven, dus óók voor het '2x6 in de bak alternatief' de maatschappelijke kosten en baten in beeld waren gebracht, zodat ook echt wat dat betreft een goede afweging kan worden gemaakt'* (zie ook: 'Second opinion MKBA Ring Utrecht (CPB, 2014)').

Dat een nadere afweging in die zin wel degelijk relevant moet worden geacht, wordt feitelijk ook nog eens bevestigd door het onderzoek dat recent door het CPB en het PBL naar maatschappelijke relevantie van wegen is uitgebracht (zie ook het onderzoek: 'Kansrijk Mobiliteitsbeleid (CPB&PBL, 2016)')⁵.

OTB

In de periode mei-juni 2016 is het 'OTB A27/A12 Ring Utrecht', inclusief de 'PlanMER 2e fase' voor het indienen van zienswijzen ter inzage gelegd. Feitelijk gaat het om een nadere uitwerking in een Voorkeursvariant van het reeds in 2010 vastgestelde 'Voorkeursalternatief (VKA)', inclusief een beschrijving van de effecten die de Voorkeursvariant met zich meebrengt en hoe deze al dan niet worden gemitigeerd en/of gecompenseerd. Ook al bestond er over dat laatste dan op het moment van de ter inzage legging, behalve dat een aantal potentiële locaties zijn aangewezen, nog veel onzekerheid.

Al met al letterlijk een heel pakket (van maar liefst 17 ordners). Gelukkig is er in alle documenten het overzichtschema 'Rapportstructuur A27/A12 Ring Utrecht' opgenomen, zodat ook steeds duidelijk is waar een betreffend rapport op betrekking heeft.

Hoe dat ook zij, door de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. is bij schrijven van 17 juni 2016 een uitgebreide zienswijze op het OTB ingediend (zie ook Bijlage 3: 'Zienswijze Stichting Milieuzorg Zeist e.o. OTB A27/A12').

In de 'Nota van Antwoord', Deel I (Algemeen deel) én Deel II (Specifiek deel), is door de Minister van I&M een antwoord op de ingebrachte zienswijzen gegeven. Mede gezien de dienaangaande ingebrachte zienswijzen, o.a. ook door bepaalde overheidsorganen, heeft er daarbij o.a. ook een zogenaamde 'Gevoeligheidsanalyse WLO-scenario's' plaatsgevonden (zie in deze met name ook de 'Nota van Antwoord', Bijlage 1: 'Gevoeligheidsanalyse WLO scenario's'), teneinde de gevolgen voor de verkeersafwikkeling in beeld te kunnen brengen indien bij de uitgevoerde verkeersberekeningen in plaats van de zogenaamde 'WLO 1 - scenario's' wordt uitgegaan van de meer recente 'WLO - 2 scenario's', die ook gezien de recente economische crisis uitgaan van een lagere economische groei.

De (vele) aanpassingen die n.a.v. de ingebrachte zienswijzen op het OTB zijn doorgevoerd, hebben dan hun beslag gekregen in de (zeer) uitgebreide 'Nota van Wijzigingen', inclusief ook een aantal per beleidsthema opgestelde zogenaamde: 'Oplegnotities', zij het dat de Minister wel aan de verkeersoplossing die zij feitelijk vanaf het begin steeds heeft voorgestaan, dus 2x7 in de bak van Amelisweerd, etc., heeft vastgehouden.

TB

Op 08 december 2016 heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu dan het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht vastgesteld en is dat besluit voor het indienen van beroep voor de periode van 25 januari t/m 02 maart 2017 ter inzage gelegd.

⁵ In de zogenaamde 'Nota van Antwoord' wordt dan aangegeven dat het uitgangspunt van het rapport: 'Kansrijk Mobiliteitsbeleid' het MIRT 2018 is, waarin de Ring Utrecht daarmee als gerealiseerd wordt verondersteld, maar waar het de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. om gaat is het signaal dat van dit rapport uitgaat, namelijk dat het almaar uitbreiden van het wegennet uiteindelijk niet de oplossing biedt, zeker niet als met alle maatschappelijke kosten die daarmee gepaard gaan rekening wordt gehouden.

2. Beroepsgronden TB A27/A12 Ring Utrecht

Eerst zal een algemene reactie op het TB worden gegeven, waarna vervolgens op een aantal procedurele aspecten zal worden ingegaan en dan de beroepsgronden in inhoudelijke zin aan de orde zullen worden gesteld. Uiteraard zal daarbij tegelijkertijd ook worden stilgestaan, althans voor zover daar aanleiding toe is, bij de reactie zoals deze door de Minister in de 'Nota van Antwoord' is gegeven op hetgeen eerder in de zienswijze van de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dienaangaande naar voren is gebracht.

2.1 Algemene reactie

Zoals ook in het bovenstaande al aangehaald is de provincie Utrecht niet alleen een knooppunt van infra, dus zowel de wegen als ook het OV/spoor, maar ook van de natuur. Symbool voor het spanningsveld dat tussen beide bestaat, althans tussen wegen en natuur, is natuurlijk de jarenlange strijd die in de jaren '70 en '80 van de vorige eeuw is gevoerd (onder de leuze: 'Amelisweerd niet geasfalteerd') om het behoud van (het landgoed) Amelisweerd. Die strijd is uiteindelijk verloren, zij het dat het tracé van de A27 indertijd wel iets meer in de richting van de stad is opgeschoven om het aanwezige monumentale bos toch nog zoveel mogelijk te kunnen sparen.

We zijn nu zo'n dertig jaar later en we zien dat men de wegen om de stad Utrecht na eerdere optimalisaties kennelijk toch almaar verder wil verbreden. Voor velen is het dan ook de vraag, of het ooit genoeg is. Gelukkig zien we in de maatschappij ook een 'kanteling' ontstaan in de richting van een samenleving die zich steeds meer bewust is van de waarden die met bepaalde (ruimtelijke) ontwikkelingen in het geding zijn (zie o.a.: 'Een vorm van beschaving (Egmond, K. van, 2010) en met name ook: 'Tijdperk van verandering - Nederland kantelt (Rotmans, J., 2014)').

Zeker als we het vanuit perspectief van de aarde als geheel zien, waarbij met name in westerse samenlevingen de draagkracht van de aarde thans reeds zo'n 3x wordt overschreden (zie hiertoe o.a. ook de: 'Living Planet Index 2016 (WNF, 2016)'), is het de vraag of we nu niet principieel andere keuzen zouden moeten maken. Daarbij gaat het o.i. dan niet alleen om de klimaatproblematiek, hoe urgent ook (zie ook het zogenaamde: '(Klimaat)akkoord van Parijs'), maar om de fundamentele keuze om tot een echt duurzame samenleving te komen, dus waarbij Planet, People & Prosperity met elkaar in balans zijn en waarbij in ieder geval niet de zogenaamde 'planetary boundaries' worden overschreden⁶. En ook al wil kennelijk nog niet iedereen daar aan toegeven, duidelijk zal zijn dat in die echt duurzame toekomst er voor de auto naar verwachting, ook al rijden deze dan alleen elektrisch, steeds minder plek zal zijn, niet alleen vanwege het grote energiegebruik dat met productie en met name ook het rijden gepaard gaat, maar ook door het enorme ruimtegebruik (veelal dus ten koste van het binnenstedelijke - en ook buitenstedelijke groen). In die zin is het dus de vraag of we (een dergelijk groot ruimtebeslag van) de automobilititeit, zeker in een dicht bewoond land als Nederland, wel moeten blijven faciliteren. In ieder geval zou het goed zijn als ook het rijk, dat toch ook de verantwoordelijkheid heeft waar het om collectieve waarden gaat, dus om een gezonde leefomgevingskwaliteit⁷, maar ook de waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie, hierbij nu echt fundamentele keuzen gaat maken.

Juist ook gezien de impact van de in het TB opgenomen 'Voorkeursvariant' op de aanwezige leefomgevingskwaliteit, evenals waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie is de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dan ook van mening dat alsnog voor de zogenaamde 'Nul-plus variant' zou moeten worden gekozen, dus een variant waar feitelijk binnen de bestaande wegprofielen naar oplossingen wordt gezocht en waarbij als flankerend beleid maximaal wordt ingezet of de fiets, het (H)OV, vervoersmanagement en natuurlijk ook telewerken, etc., dus natuurvriendelijke(r) alternatieven voor de automobilititeit (zie in deze ook de zogenaamde 'Ladder van Verdaas' en dan in het bijzonder ook de nadere uitwerking daarvan voor de regio Utrecht in het rapport: 'Kracht van Utrecht 2.0'). Feitelijk dus ook de keuzen die

⁶ Zie in deze overigens ook 'Planetary boundaries - Exploring the safe operation space for humanity (Rockström, J., et al, 2009)'.

⁷ Vergelijk in deze ook het concept voor een 'Healthy Urban Living'.

de gemeente Utrecht in haar recente 'Mobiliteitsplan 2025: Slimme routes, Slim regelen, Slim bestemmen' daartoe heeft gemaakt⁸.

Wat betreft het binnen de bestaande wegprofielen zoeken naar oplossingen blijft de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. het dus betreuren, dat zowel het zogenaamde 'Nul-plus alternatief' als het alternatief voor '2x6 in de bak' al in een vroege fase van de trechtering zijn afgefallen, terwijl er later, zoals ook reeds hiervoor onder het Hoofdstuk 1: 'Planproces' aan de orde gesteld, toch verschillende rapporten zijn verschenen waarbij werd aangegeven dat dit wel degelijk mogelijk is, ook op een veilige manier, als bijvoorbeeld de rijsnelheid maar zou worden aangepast.

2.2 Procedurele aspecten

Zoals met name onder het Hoofdstuk 1: 'Planproces' is aangegeven, is voor de Ring Utrecht een trechteringsproces gevolgd, waarbij feitelijk al in een relatief vroeg stadium voor de variant 2x7 rijstroken voor de A27 ter hoogte van de 'bak van Amelisweerd' is gekozen. Dat ondanks dat al in een vroeg stadium alternatieven zijn aangedragen, waaruit naar voren kwam dat ook daarmee er wel degelijk toekomstvaste oplossingen voor de problematiek van de bereikbaarheid waren.

Meer in het bijzonder gaat het dan om het alternatief op een hoger structureel niveau van de 'Kracht van Utrecht', waarbij op basis van de zogenaamde 'Ladder van Verdaas' met name wordt ingezet op enerzijds een beprijzing van de automobiliteit (dus bijvoorbeeld een kilometerheffing) en anderzijds het (H)OV en de fiets (zie in deze dus ook het rapport: 'Kracht van Utrecht 2.0'). Naar verluid bestaat het verkeer op de Ring Utrecht immers voor ongeveer 1/3 uit doorgaand verkeer (exact: 27 %) en voor 1/3 uit regionaal verkeer en ook voor 1/3 uit lokaal verkeer, dus in de verhouding 1/3, 1/3, 1/3. Dus als je regionale en lokale automobilisten weet te 'verleiden' (of letterlijk te bewegen) tot het gebruik van het OV en de fiets, dan zou de verkeersproblematiek zoals deze wordt verondersteld op de Ring Utrecht al eenvoudigweg zijn opgelost.

Daarnaast is dus uit latere studies naar voren gekomen, dat '2x6 rijstroken', dus een oplossing binnen de bestaande bak, wel degelijk mogelijk is (zie in deze met name ook: '2nd opinion Ring Utrecht - Presentatie bevindingen (Witteveen & Bos, 2011)', evenals met name ook de notitie: 'Verkenning inpassing 2x6 rijstroken in de bak bij Amelisweerd (Witteveen & Bos, 2013)'), hetgeen feitelijk in de 'audit' die later door Goud-Appel Coffeng en ook Movares is uitgevoerd is bevestigd (zie dus het rapport: 'Verkeersveiligheidsbeoordeling Alternatief 2x6 in de bak Amelisweerd (Goudappel Coffeng, 2013)'), mits een lagere snelheid van 80 km/uur wordt aangehouden, hetgeen voor een Ring, net als dat in Parijs het geval is, helemaal niet onoverkomelijk moet worden geacht, ook al aangezien het verkeer bij die snelheid vaak wel gewoon doorrijdt (vergelijk in deze ook het principe 'LARGAS', ook al wordt dat vaak toegepast op drukke wegen in binnenstedelijke gebieden).

In ieder geval wordt ook door het CPB in de door haar (nota bene in opdracht van het Ministerie van I&M) uitgevoerde 'second opinion' met betrekking tot de door Decisio opgestelde MKBA aangegeven, dat het opstellen van ook een MKBA voor de variant '2 x 6 in de bak van Amelisweerd' wel degelijk relevant moet worden geacht (zie ook het rapport: 'Second opinion MKBA Ring Utrecht (CBP, 2014)'), niet alleen aangezien in de: 'Algemene Leidraad MKBA (Romijn, et al., 2013)' wordt gesteld dat het juist van belang is om verschillende alternatieven te onderzoeken om tot een afgewogen en zakelijk oordeel te kunnen komen, maar ook aangezien het CPB aangeeft dat zij juist het alternatief van '2x6 in de bak' wel degelijk kansrijk acht, daarbij ook rekening houdend met hetgeen door de

⁸ Overigens kan de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. zich wel vinden in de prioriteit die in het gemeentelijke Mobiliteitsplan van de gemeente Utrecht aan het OV en ook de fiets boven de automobiliteit worden gegeven, waardoor die automobiliteit in zekere zin wordt ontmoedigd, maar neemt zij afstand van de in het Mobiliteitsplan eveneens opgenomen verbetering van de fietsverbinding van de Uithof met Zeist, althans voor zover het daarbij om een nieuwe fietsverbinding gaat. Een dergelijk nieuwe fietsverbinding leidt mede vanwege de hier gelegen ecologische verbinding tussen het Vechtplassengebied/Noorderpark en het Kromme Rijn-/Langbroekerweteringgebied tot een onevenredige aantasting van aanwezige (en potentiële) waarden van natuur en landschap, evenals zijn er voor een dergelijke nieuwe fietsverbinding o.i. goede alternatieven.

Commissie Schoof t.a.v. verkeersveiligheid van het alternatief '2x6 in de bak' in haar rapport naar voren is gebracht.

Daar komt dan nog bij, zoals ook hierna in het Hoofdstuk 2.3.1: 'Gebruikte verkeersmodellen en toepassing van de bijbehorende prognoses, dus de 'nut en noodzaak' van de gekozen verkeersoplossing' nog nader aan de orde zal worden gesteld, dat men in het OTB bij de toetsing aan de zogenaamde NoMo-normen is uitgegaan van het zogenaamde 'GE-scenario', dus het maximale groeiscenario, met de daarbij (kennelijk) behorende zeer hoge verkeersbelasting (zie in deze o.a. ook de 'Nota van Antwoord', Deel I, Bijlage 1: Gevoeligheidsanalyse scenario's', Fig. 1: Indicatieve vergelijking scenario's'), met dus ook als gevolg dat er op veel van de daartoe aangegeven trajecten een overschrijding van de zogenaamde NoMo-normen werd berekend.

Mede op basis van de dienaangaande op het OTB ingebrachte zienswijzen, namelijk dat er inmiddels door het CBP en PBL lagere groeiscenario's waren uitgebracht, dat mede n.a.v. de economische crisis, is dus alsnog, zoals ook hiervoor onder het Hoofdstuk 1: 'Planproces' reeds aangegeven, een zogenaamde 'Gevoeligheidsanalyse WLO-scenario's' uitgevoerd (zie dus de: 'Nota van Antwoord', Deel I, Bijlage 1: Gevoeligheidsanalyse scenario's), waaruit dus naar voren komt dat zelfs bij het zogenaamde 'Scenario Hoog' er van een veel geringe verkeersbelasting sprake is dan bij het: 'GE-scenario', met dus als het project wordt uitgevoerd een nog grotere overcapaciteit van het wegennet.

Juist gezien de uitkomsten van die uitgevoerde gevoeligheidsanalyse, dus uitgaande van die lagere verkeersbelasting, had het o.i. dus wel degelijk voor de hand gelegen, ook vanuit de noodzaak tot een zorgvuldige besluitvorming, dat in ieder geval ook het: 'alternatief 2x6 in de bak' in die zin was doorgerekend, niet in de laatste plaats aangezien er ook bij dat alternatief wel degelijk wordt uitgegaan van het zogenaamde 'ontweven' van diverse verkeersstromen⁹. Een dergelijk doorrekening moet o.i. dus niet alleen relevant worden geacht om vanuit een zorgvuldige besluitvorming er inzicht in te krijgen of dit een variant is die eveneens aan de daaraan gestelde (wettelijke) (beleids)kaders voldoet, maar ook gezien de naar verwachting veel lagere maatschappelijke kosten van deze variant, ook al zal dat dan door een alsnog daarna uit te voeren MKBA dan nog wel moeten worden bevestigd (zie in deze wederom de: 'Second opinion MKBA Ring Utrecht (CPB, 2014)').

In procedurele zin is de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dan ook van mening dat er t.a.v. de Ring Utrecht van een zorgvuldige (en dus weloverwogen) besluitvorming, ook gezien de daarmee in het geding zijnde belangen van natuur, landschap en cultuurhistorie, evenals die van het milieu/leefomgeving, geen sprake is geweest (zie in deze ook de Awb, Afdeling 3.2: 'Zorgvuldigheid en belangenafweging, Art. 3.2).

Weliswaar wordt door de Min. van I&M in de 'Nota van Antwoord' op diverse dienaangaande in de 'Zienswijze' van de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. op het OTB naar voren gebrachte zienswijzen een reactie gegeven, maar zij komt daarbij o.i. toch tot een andere interpretatie van de uitkomsten die uit de diverse onderzoeken naar voren komen dan die daaraan o.i. zouden moeten worden gegeven.

Meer in het bijzonder toetst de Min. van I&M de gekozen oplossing feitelijk alleen aan relevante wettelijke (beleids)kaders, waarbij zij dan (vaak) tot andere conclusies t.a.v. de uitgevoerde onderzoeken komt dan die de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. daaruit trekt, waarop hierna in Hoofdstuk 2.3: 'Inhoudelijke aspecten' nog nader in inhoudelijke zin zal worden ingegaan.

Waar het o.i. daarnaast evenwel om gaat, dus behalve dat er wordt gekeken of er daarbij een zorgvuldige belangenafweging heeft plaatsgevonden (zie ook hiervoor), of met de gekozen oplossing, dus in het voorkomende geval de 'Voorkeursvariant', de andere belangen daardoor niet onevenredig worden geschaad t.o.v. het belang dat met die keuze

⁹ Alvorens men de betreffende variant dan doorrekent op effecten m.b.t. de zogenaamde NoMo-normen, is het dus goed dat dan eerst nog op basis zogenaamde Microsimulatie wordt gekeken of deze variant ook echt vanuit realistisch is, o.a. vanuit eisen die vanuit veiligheid daaraan worden gesteld (zie in deze met name ook het rapporten: 'Verkenning inpassing 2x6 rijstroken in de bak bij Ameliswaerd (Witteveen en Bos, 2013)') en ook: 'Verkeersveiligheidsbeoordeling alternatief 2x6 in bak Ameliswaerd (Goudappel en Coffeng, 2013)'). Voor zover de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dat kan beoordelen heeft ook een dergelijke Microsimulatie nog steeds niet plaatsgevonden.

zou zijn gediend (zie wat betreft belangenafweging ook de Awb, Afd. 3.2: 'Zorgvuldigheid en belangenafweging', Art. 3.4, lid 2).

Bezien we wat betreft dat laatste dan het voorliggende besluit, dan is het zo, zoals ook uit de diverse dienaangaande uitgevoerde onderzoeken naar voren komt, dat met de beoogde verbreding van de A-27 er een (verdere) aantasting van het landgoed Amelisweerd zal plaatsvinden. Bovendien zal met de (verdere) verbreding van de A-28 een (verdere) aantasting van de landgoederen Sandwijck en ook Oostbroek plaatsvinden. Dit zijn allemaal gebieden met (zeer) hoge ecologische, landschappelijke en cultuurhistorische waarden. Ook zal er een (verdere) aantasting van het milieu/leefklimaat aan weerszijden van beide rijkswegen plaatsvinden, evenals ook van de eveneens beoogde verbreding van de A12. Alhoewel er dan een aantal mitigerende, compenserende en (bovenwettelijke) maatregelen wordt genomen, zal de verbeterde doorstroming van het verkeer die met de gegeven verbredingen gepaard gaat o.i. op geen enkele wijze opwegen tegen de aantasting van waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie, evenals de verslechtering van het/de milieu/leefomgevingskwaliteiten die met gegeven verbredingen en dus ook de daarmee gepaard gaande toename van de automobilititeit gepaard gaan, ook al aangezien er voor de thans gekozen verkeersoplossing er dus wel degelijk goede alternatieven bestaan. In die zin is er o.i. dus wel degelijk sprake van dat in het voorliggende besluit de belangen van natuur, landschap, cultuurhistorie en ook van het milieu/leefomgevingskwaliteiten onevenredig worden geschaad t.o.v. het (vermeende) verkeersbelang.

2.3 Inhoudelijke aspecten

Bezien we vervolgens dan de wijze waarop in het TB op basis van de daartoe uitgevoerde nadere onderzoeken een nadere onderbouwing heeft plaatsgevonden dan zijn daarbij toch een groot aantal kritische kanttekeningen te plaatsen, zeker ook als deze worden afgezet tegen de daartoe gegeven (wettelijke) (beleids)kaders.

Hieronder zal bij die gemaakte keuzen worden stilgestaan en dan in het bijzonder bij de daarbij aangehaalde relevante onderzoeksrapporten. Daarbij zal m.b.t. de o.i. relevante thema's zoveel mogelijk de volgorde uit de: 'PlanMer 2e fase' worden aangehouden.

2.3.1 Gebruikte verkeersmodellen en toepassing van de bijbehorende prognoses, dus de 'nut en noodzaak' van de gekozen verkeersoplossing

Zoals ook uit diverse rapporten kan worden afgeleid, evenals ook de uitgevoerde MKBA's, is het afhankelijk van welk economisch groeiscenario men uitgaat of de 'Voorkeursvariant' zoals deze in het TB is ruimtelijk is doorvertaald, dus o.a. voor de A27 ter hoogte van de bak van Amelisweerd 2x7 rijstroken, nu wel of niet vanuit het maatschappelijke perspectief een positieve uitkomst heeft.

Wat betreft de toegepaste verkeersmodellen wordt daar met name in het: 'Deelrapport Verkeer' uitgebreid bij stilgestaan. Duidelijk is dat deze modellen vaak voor derden als een 'black box' functioneren, zodat het moeilijk is te verifiëren of de uitkomsten ook daadwerkelijk kloppen. Ook gezien de expertise die in die zin kennelijk wel bij o.a. het MOB en daarbij aangesloten maatschappelijke organisaties aanwezig is (zie ook de: 'Nota van Antwoord', Zienswijze 560), verwijst de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. voorsnog naar de daar naar voren gebrachte kritiek op de toegepaste verkeersmodellen.

In ieder geval is men dus bij de keuze voor het: 'VKA' en dus uiteindelijk ook de 'Voorkeursvariant' die aan het OTB ten grondslag ligt, wat betreft de toename van de automobilititeit, dus ook de verkeersintensiteiten, dus kennelijk primair uitgegaan van het zogenaamde: 'GE-scenario', dus maximale groei-scenario (zie in deze overigens zowel het: 'OTB', Hoofdstuk 2.1: 'Nut en noodzaak', als ook het: 'Deelrapport Verkeer', hoofdstuk 4.1.3: 'Toekomstscenario's'), waarbij dan wordt geconstateerd dat met het project (ruim) aan de streefwaarden zal worden voldaan (zie ook het: 'Deelrapport Verkeer', Tabel 8.2: 'Reistijdfactoren trajecten in situatie met traject, pag. 108).

Weliswaar is ook naar de effecten van het lagere groeiscenario, het zogenaamde: 'RC-scenario', op de verkeersintensiteiten gekeken (zie in deze met name ook het: 'Deelrapport Verkeer', Hoofdstuk 9: 'Laag Toekomstscenario'), zij het in beperkte mate, waarbij dan wordt geconstateerd dat in de referentiesituatie 2030 (t.o.v. het 'GE-scenario') feitelijk alleen (nog) op het traject Utrecht-Noord en het Knooppunt Lunetten sprake zou zijn van een overschrijding van de zogenaamde streefwaarden (zie ook het 'Deelrapport Verkeer',

hoofdstuk 9.2.3: 'Reistijdfactoren op trajecten HWN'), maar voor zover de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dat heeft begrepen gaat het daarbij maar om een zeer beperkte overschrijding die binnen de foutenmarge zou vallen.

Nu is in de vele zienswijzen op het OTB naar voren gebracht, waaronder ook diverse overheden, dat er door het PBL op verzoek van het Ministerie van I&M inmiddels nieuwe toekomstscenario's zijn uitgebracht, namelijk de zogenaamde WLO-2 scenario's (zie in deze ook de publicatie: 'Nederland in 2030 en 2050 - Twee referentiescenario's (CPB & PBL, 2015)'). Op basis van die zienswijzen is er alsnog m.b.t. gegeven scenario's een zogenaamde gevoeligheidsanalyse uitgevoerd (zie in deze ook de: 'Nota van Antwoord', Deel I, Bijlage 1: 'Gevoeligheidsanalyse WLO scenario's').

Uit de alsnog uitgevoerde gevoeligheidsanalyse(s), waarbij toch (wederom) voornamelijk wordt stilgestaan bij het Scenario Hoog, zal het dan duidelijk zijn dat voor het toekomstjaar 2030 de zogenaamde NoMo-norm slechts op enkele delen van het traject worden overschreden, te weten het NoMo-traject: 'A27 Utrecht-Noord - Knooppunt Lunetten' en ook het: 'Aanvullende traject': 'Knooppunt Ouderijn - A28 De Uithof', zij het slechts in zeer beperkte mate (zie in deze ook de notitie: 'Gevoeligheidsanalyse WLO scenario's', Tabel 1: 'Reistijdfactoren voor de wegvakken die in 2030 zonder project niet voldoen aan de streef-/richtwaarde op basis Scenario Hoog'). De gegeven overschrijdingen zijn dan met name het gevolg van bepaalde knelpunten zoals deze dan nog op de zogenaamde 'Knooppunten' zouden resterende (zie in deze ook de notitie: 'Gevoeligheidsanalyse WLO scenario's', Fig. 6: 'Resterende knelpunten' en ook Fig. 7: 'Verbeteringen en verslechtingen als gevolg van project A27/A12 in het Scenario Hoog')¹⁰. Mèt het project zou dus dan wel aan de gegeven NoMo-normen worden voldaan, zij het dus zeer ruim (zie in deze ook de notitie: 'Gevoeligheidsanalyse WLO scenario's', Tabel 4: 'Reistijdfactoren zonder en met project voor de wegvakken die in 2030 zonder project niet voldoen aan de streef of richtwaarde op basis Scenario Hoog').

Weliswaar zou bij gegeven berekening rekening zijn gehouden met investeringen op het gebied van (hoogwaardig) openbaar vervoer, waaronder de tram Utrecht CS-Uithof en ook investeringen in het langzaam verkeer zoals met de regio afgesproken in het kader van het VERDER-programma, maar als echt voor een duurzame transitie zou worden gekozen, dus overeenkomstig de maatregelen zoals deze op basis van het rapport: 'Kracht van Utrecht 2.0' worden voorgesteld, dan zouden die uitkomsten er o.i. toch geheel anders uitzien.

Dan valt het op dat er weliswaar ook inzicht wordt gegeven hoe de 'intensiteitsontwikkeling' er in het 'Scenario Laag' zou uitzien, maar (wederom) alleen in zeer beperkte mate (zie in deze ook de notitie: 'Gevoeligheidsanalyse WLO scenario's', Bijlage 1: 'Vergelijk intensiteiten WLO-scenario's').

Juist ook om een zorgvuldige keuze mogelijk te maken tussen de diverse varianten moet het o.i. toch noodzakelijk worden geacht, zoals ook door de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. in haar zienswijze op het OTB naar voren gebracht, dat ter vergelijking alle kansrijke varianten waren doorgerkend, zowel wat betreft hun verkeerseffecten, als ook op basis van gegeven groeiscenario's de daarmee gepaard gaande maatschappelijke kosten en baten. In het bijzonder gaat het o.i. dan om de eerder reeds aangehaalde: 'Nul-plus variant' en ook de zogenaamde: '2 x 6 rijstroken in de bak van Amelisweerd'.

Door ook deze varianten door rekenen, zowel wat betreft hun verkeerseffecten, als ook de balans van kosten en baten, krijg je o.i. dus pas echt een goed inzicht welke keuzen er zijn en welke uiteindelijk vanuit het algemene belang zouden moeten prefereren, dus niet alleen vanuit de doelstellingen van de automobilititeit (sec), maar ook vanuit de daarmee in het geding zijnde waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie, evenals het milieu (denk ook aan luchtkwaliteit, stikstofproblematiek, etc.) en de leefomgevingskwaliteit (zie in deze wederom de: 'Second opinion MKBA Ring Utrecht (CPB, 2014)'). Bij de betreffende varianten kan immers niet alleen de aantasting van de natuur, het landschap en ook cultuurhistorie sterk worden beperkt, maar zullen (met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid) ook de maatschappelijke kosten veel lager zijn, ook al aangezien bij de 'WLO-2 scenario's' van een

¹⁰ Overigens is het voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. de vraag of er bij de gegeven berekeningen er ook vanuit is gegaan dat men inmiddels bij besluit van de Minister van 7 december 2016 de snelheid op de A28 voor het traject tussen KM 5.8 en 16.7 (L)/17.2 (R) omhoog heeft gebracht van 120 km/uur naar 130 km/uur.

lagere groei sprake is dan bij het 'GE-scenario' en dus ook vanwege de daarmee gepaard gaande lagere verkeersintensiteiten van minder congestie, etc.. Dus de kans van een positieve kosten-baten balans, juist ook bij een lagere economische groei, moet o.i. bij de keuze van een dergelijke variant veel groter moet worden geacht.

Dan zou het natuurlijk ook goed zijn als bij de uitgevoerde verkeersberekeningen en bijbehorende toetsing aan de zogenaamde NoMo-normen er ook rekening zou worden gehouden met de innovaties zoals deze momenteel plaatsvinden in de autobranche en waarbij er zelfs al 'zelfsturende auto's' zijn¹¹. Daardoor wordt het tevens naar verwachting mogelijk in 'treintjes' te gaan rijden, waardoor er wellicht tot wel 30 % minder wegcapaciteit nodig is. Weliswaar wordt in de 'Nota van Antwoord' dienaangaande aangegeven, dat we nog lang niet zover zijn, maar als je juist ter onderbouwing van je besluit van de situatie in 2030 (of 2040/2050) uitgaat dan zul je toch ook met dergelijke snelle ontwikkeling/trends nadrukkelijk rekening moeten houden, aangezien je anders enorme investeringen, waarvan hier toch met 1.2 miljard sprake is, grotendeels voor niets doet. Dat natuurlijk nog afgezien van de effecten op aanwezige waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie en ook het/de milieu/leefomgevingskwaliteiten.

Verder is het ook bekend dat de jeugd van tegenwoordig nu al minder autobezit kent dan de oudere generaties (zie in deze ook de publicatie: 'Waarom jongvolwassenen de auto minder gebruiken (KIM, 2013)'), dus dat daarbij bij gegeven modelberekeningen rekening zou moeten worden gehouden.

Meer in het bijzonder valt het bovendien op dat als men dan kiest voor de 'Voorkeursvariant' dat er dan feitelijk overeenkomstig de daartoe op de gegeven NoMo trajecten uitgevoerde berekeningen, zoals ook hiervoor al kort aangestipt, dat er met het project feitelijk sprake is van een aanzienlijke overcapaciteit (zie in deze wederom het: 'Deelrapport Verkeer', Tabel 8.2, pag. 108), waardoor er dus feitelijk niet alleen meer verkeer wordt aangetrokken met dus alle consequenties voor het/de milieu/leefomgevingskwaliteit, maar er door de met de 'Voorkeursvariant' gepaard gaande verbredingen van de daarbij betrokken rijkswegen er eveneens een onevenredige aantasting van aanwezige waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie plaatsvindt.

Wat betreft de gekozen 'Voorkeursvariant' zou deze op basis van de uitkomsten van de daartoe uitgevoerde verkeersberekeningen niet alleen tot een betere doorstroming van het verkeer op de Ring leiden, dus het HWN, maar ook het onderliggende wegennet, dus het OWN.

Aangezien er evenwel stoplichten komen ter hoogte van de toerit van de afslag Bilthoven zouden er daar (dus op de N-234), in met name de richting van Utrecht mogelijk wel lange wachtrijen kunnen ontstaan, met ook gevolgen voor het daar voorkomende leefklimaat. Ook blijft het voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. toch nog onduidelijk wat bijvoorbeeld de in het TB opgenomen nieuwe afslag op de Universiteitsweg (in de gemeente De Bilt) naar de A27 richting Breda, evenals de ontweving van de diverse rijbanen van de A28 naar de A27 richting Hilversum, de A27 richting Breda/A12 richting Arnhem en ook de A12 richting Den Haag, zoals deze juist aldaar zijn geprojecteerd (zie in deze ook de brochure A27/A12 Ring Utrecht Ontwerp-Tracébesluit in beeld', de figuur 'Aansluiting de Uithof', pag. 44), betekenen voor de verkeersafwikkeling op de Universiteitsweg (N412) zelf, dus ook doorstroming naar de Uithof zelf, ook gezien de enorme groei van de Uithof zoals deze voor de komende tijd is voorzien (zie in deze o.a. ook het rapport: 'Utrecht Science Park - Analyse bereikbaarheid en maatregelen (Grontmij, 2015)'). In ieder geval is de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. er geen voorstander van dat de Universiteitsweg alsnog wordt verdubbeld, gezien de effecten daarvan op aanwezige waarden van natuur, landschap en ook cultuurhistorie (zie in deze o.a. ook de: 'Gebiedsvisie De Bilt-Zuid (De Bilt, 2015)' en dan in het bijzonder ook de kaart: 'Raamwerk van kwaliteiten').

2.3.2 Geluid

Aan met name het aspect geluid wordt in de 'PlanMER 2e fase' terecht veel aandacht gegeven (zie in deze ook het/de: 'Deelrapporten geluid', inclusief 'Deelrapport Geluid

¹¹ Voor zover de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dat trouwens heeft begrepen is net door de Minister het besluit genomen dat ook in Nederland zelfrijdende auto's, dus zonder een bestuurder, de weg op mogen, ook om proeven mogelijk te maken.

Specifiek' (inclusief bijbehorende bijlagen)¹², evenals ook de: 'Oplegnotitie geluid', zoals deze o.a. n.a.v. de op het OTB opgestelde zienswijzen is opgesteld. Ook al aangezien er steeds meer bekend wordt over de relatie tussen gezondheid/welbevinden en geluid (zie o.a. het rapport: 'Gezondheid en geluid (Gezondheidsraad, 1994)'), is het natuurlijk goed, ook al is men dat dan wettelijk verplicht, dat hier bijzondere aandacht aan wordt gegeven.

Wat betreft de uitgevoerde geluidsberekeningen wordt dan duidelijk waar welke toetswaarde (Lden, GPP) t.g.v. de uitvoer van het project wordt overschreden, waarbij dan wel zij aangetekend dat er voor zogenaamde saneringswoningen overigens een strengere toetswaarde van kracht is.

Vervolgens wordt dan op basis van een zogenaamde 'doelmatigheidsafweging' bepaald welke maatregelen al dan niet doelmatig zijn, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen zogenaamde bronmaatregelen (zoals toepassen dubbellaags ZOAB) en effectgerichte maatregelen, zoals het plaatsen van (geluidabsorberende) geluidsschermen. Voor zover er bij bepaalde geluidsgevoelige objecten nog steeds sprake is van een overschrijding van de toetswaarde wordt dan na het onherroepelijk worden van het TB besluit bezien, althans zo heeft de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dat begrepen, of door het nemen van bepaalde geluidmaatregelen voor afzonderlijke geluidsgevoelige objecten alsnog aan de wettelijke 'binnenwaarde' kan worden voldaan.

Aangezien er uit de uitgevoerde geluidsberekeningen volgt dat er met name in Lunetten ter hoogte van de A12 een overschrijding van de aldaar vastgestelde Geluidsproductieplafonds optreedt (zie ook: 'Deelrapport geluid - Hoofdrapport', Figuur 6-3: Overschrijding toetswaarde'), zullen nu juist daar geluidschermen van (maar liefst) 12 m hoog worden geplaatst.

In de Zienswijze van de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. is naar voren gebracht wat dergelijke hoge geluidsschermen dan betekenen, ook gezien de optredende reflectie voor de woningen (en ook aanwezige recreatie- en natuurgebieden) zoals die aan de overzijde van de A-12 zijn gelegen, waarbij dan in 'Nota van Antwoord' wordt aangegeven dat de betreffende geluidsschermen aan de zijde van de weg geluidabsorberend worden uitgevoerd, zodat voor de woningen die tegenover de geluidschermen zijn gelegen dat een kleinere bijdrage is, die ruimschoots wordt gecompenseerd door het toepassen van een stiller wegdek op de A12. Maar waar het o.i. natuurlijk om gaat is wat de uiteindelijke effecten zijn en of daarbij aan wettelijke normen kan worden voldaan.

Verder zal natuurlijk door het geluid van het verkeer ook een verstoring van de aan de betreffende rijkswegen grenzende natuurgebieden plaatsvinden. Die effecten worden met name in het 'Deelrapport Natuur' aan de orde gesteld. Bij die geluidsbelasting gaat het o.i. evenwel niet alleen om Amelisweerd, waar terecht bijzondere aandacht aan wordt gegeven, maar bijvoorbeeld ook om de uitstralingseffecten die van het Knooppunt Rijnsweerd, dat een Prins Clausachtige constructie zal krijgen, op het omringende landschap en ook de natuur zal uitgaan, zoals o.a. op het landgoed Sandwijck.

Bij die toetsing wordt aangegeven dat wat betreft geluidseffecten men de in de Deelgebieden 2 en ook 3, waar de landgoederen Sandwijck, respectievelijk Amelisweerd onder vallen, beoordeelt als neutraal, aangezien door de te nemen geluidmaatregelen per saldo de geluidsbelasting niet toe zal nemen. Uit de dienaangaande uitgevoerde berekeningen komt evenwel naar voren dat in vergelijking met de huidige situatie de geluidsgestoorde EHS (boven 42 dB(A)) zal toenemen met 65.1 ha, hetgeen toch als een wezenlijke toename kan worden gezien (zie in deze ook het: 'Mitigatie- en Compensatieplan', Hoofdstuk 5.2.3: 'Geluidsbelasting').

Bij de toetsing is het o.i. evenwel behalve een toename van de oppervlakte van een geluidsgestoord gebied nog belangrijker te beseffen dat het ene natuurgebied (met de daarbij behorende (beschermde) soorten) het andere niet is en dat je dus wel degelijk dient te bezien welke voor geluid gevoelige soorten op een bepaalde plek aanwezig zijn. Zo is bekend dat bijvoorbeeld voor bosvogels er een afname van het aantal broedvogels optreedt als een drempelwaarde, te weten 42dB(A), wordt overschreden (zie in deze o.a.: 'Het voorspellen van het effect van snelverkeer op broedvogelpopulaties (Reijnen, M, Veenbaas, G. & Foppen, R., 1992)'). In die zin had het o.a. dus voor de hand gelegen als ook hier meer

¹² Wat betreft het deelaspect geluid is er sprake van zowel een zogenaamd Hoofdrapport, als een groot aantal (meer) specifieke rapporten.

specifiek naar was gekeken, ook al aangezien in vrijwel alle natuurgebieden de betreffende drempelwaarde van 42 dB al wordt overschreden (zie in deze ook de betreffende figuren zoals deze daartoe in het 'Deelrapport Natuur' zijn opgenomen en in het bijzonder ook het Mitigatie- en Compensatieplan, Fig. 5.1: 'Geluidsverschil op EHS-gebieden tussen project en autonoom', ook al is deze figuur door met name gekozen kleurgebruik moeilijk te interpreteren).

In ieder geval zou het natuurlijk mooi zijn als ook m.b.t. de natuur er (bovenwettelijke) maatregelen zouden zijn genomen om de effecten van geluid op de natuur te beperken zeker als daar waar de geluidsbelasting voor daarvoor gevoelige soorten worden overschreden. In het bijzonder zou dat o.i. dan moeten gelden voor die natuurgebieden die zijn gelegen binnen de EHS, hetgeen overigens voor vrijwel alle natuurgebieden zoals deze binnen het plangebied zijn gelegen van toepassing moet worden geacht, althans voor zover deze natuurgebieden in het buitenstedelijke gebied zijn gelegen¹³.

In die zin is gelukkig wel voorzien om de geluidsvoorziening zoals deze ter hoogte van Amelisweerd aan de oostzijde van de A27 nabij de Kromme Rijn voorkomt te handhaven, zij het dat er gelukkig voor is gekozen om de grondwal zoals deze daar nu nog voorkomt en die t.g.v. van het project dient plaats te maken - mede n.a.v. de daartoe ingebrachte zienswijzen - in de nieuwe situatie te vervangen door een begroeid scherm, zodat er daardoor ter plaatse minder waardevol bos behoeft te verdwijnen.

Dan is het voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. inmiddels duidelijk dat er ter hoogte van de wildtunnel 'De Wildsche Hoek' aan de zijde van Zeist sprake is van het plaatsen van een nieuw geluidsscherm ter vervanging van het huidige scherm dat vanwege de ter plaatse beoogde verbreding van de A-28 zal moeten worden afgebroken (zie in deze ook het 'Deelrapport geluid', Hoofdrapport', Tabel 7.3: 'Nieuw te plaatsen geluidsschermen langs de A28', evenals ook het: 'Landschapsplan', Fig. op pag. 123, maatregel 57).

Hoewel die vervanging op zich natuurlijk logisch is, zou de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. er toch voor willen pleiten dat geluidsscherm dan ook meteen door te trekken tot in ieder geval over de bestaande wildtunnel in de richting van het landgoed Oostbroek, waardoor ook in de nabijheid daarvan, althans in het ten zuid-westen daarvan gelegen natuurgebied, meer stilte zal zijn. Juist door de verhoogde ligging van dit kunstwerk, dat overigens een belangrijke functie vervult in de hier gelegen ecologische corridor (zie ook hieronder onder het hoofdstuk 2.4: 'Natuur'), gaat van de weg nu qua geluid en ook licht, zeker na de recente verbreding van de A28, al een sterk negatief effect op de omgeving uit en door het geluidsscherm door te trekken kan althans een deel van die effecten teniet worden gedaan.

Cumulatieve effecten

Mede n.a.v. de dienaangaande door (o.a.) de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. ingebrachte zienswijze heeft er in ieder geval nog een nadere geluidsberekening naar zogenaamde 'cumulatieve effecten' plaatsgevonden, waaruit dan naar voren komt, dat er in die zin geen aanleiding is om alsnog door aanvullende maatregelen de (cumulatieve) geluidsbelasting te beperken (zie in deze ook de 'Nota van Wijziging', Bijlage 1: 'Oplegnotitie geluid').

Dat zou dan in het bijzonder ook gelden voor de locatie bij de Koningin Wilhelminaweg (in Groenekan), waar sprake is van een cumulatie van het geluid van de A27 en ook het spoor Utrecht-Hilversum, waarbij bij de gegeven berekening ook rekening zou zijn gehouden met het effect van de reflectie van spoorweggeluid gezien het gegeven dat daar vanwege het geluid van de A27 in hogere geluidsschermen is voorzien (zie in deze ook de 'Nota van Antwoord', Deel I, Hoofdstuk 2.5: 'Geluid').

Bovenwettelijke maatregelen

Duidelijk is ook dat het grootste deel van de 15 miljoen die voor zogenaamde bovenwettelijke maatregelen beschikbaar is naar geluidsmaatregelen zal gaan, ook al vraagt de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. zich wel af of ook hierbij niet tot een evenwichtiger balans had kunnen worden gekomen, door bijvoorbeeld ook een groter bedrag voor fietspaden of (her)inrichting

¹³ Voor zover de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dat heeft begrepen wordt de natuur dus niet als een geluidsgoed object aangemerkt, maar juist om wat dat betreft significante effecten op de natuur te voorkomen, zeker als het om EHS- (of Natura 2000-gebieden) gaat, moeten mitigerende maatregelen om effecten op daarvoor gevoelige soorten dus wel degelijk relevant worden geacht.

van het groen te komen, dat dan uiteraard los van de voor de zogenaamde 'Groene verbinding' ter beschikking gestelde gelden (zie in deze o.a. ook: 'Slotbeschouwing Delphiteam over de milieubeoordeling bij evaluerend ontwerpen van de Voorkeursvariant Ring Utrecht (Delphi team, 2014)').

2.3.3 Luchtkwaliteit

Duidelijk zal zijn dat een toename van het verkeer ook tot een verslechtering van de luchtkwaliteit zal leiden (zie in deze ook het: 'Deelrapport Luchtkwaliteit', de tabellen in het betreffende hoofdstuk 5.2: 'Effectanalyse'), zij het op een enkele uitzondering na, zoals o.a. ten noordwesten Knooppunt Rijnsweerd, aangezien daar in een verandering van de verbindingbogen is voorzien.

Op basis van de gegeven berekeningen wordt dan geconcludeerd dat overal wordt voldaan aan de grenswaarden zoals deze zowel t.a.v. NO_x, PM 10 als ook PM 2.5 zijn vastgesteld. Of hierbij ook is verdisconteerd dat bij veel auto's en ook vrachtwagens niet aan de eisen/normen wordt voldaan die aan die emissie worden gesteld (vergelijk ook het emissieschandaal van VW), blijft dan voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. voornamelijk een vraag. Bovendien is het natuurlijk zo dat de grenswaarden zoals deze in de Europese richtlijnen zijn vastgesteld veel te hoog zijn t.o.v. wat door de WHO aanvaardbaar wordt geacht en waar bijvoorbeeld voor PM10 een norm van 20 µ-gram en voor PM2.5 van 10 µ-gram wordt aangehouden.

Verder blijkt uit de Roetkaart (van het RIVM), dat met name rondom de stad Utrecht vanwege de uitstoot van auto's en vrachtwagens er wel degelijk sprake is van een 'roetdeken', met dus alle gevolgen voor de (direct) aanwonenden.

Alhoewel het project is opgenomen in het NSL (en overigens ook het PAS (zie ook hierna onder het hoofdstuk 2.3.4: 'Natuur')), zou het goed zijn als ook daadwerkelijk alle innovatieve mogelijkheden worden aangewend om de negatieve effecten van de luchtkwaliteit uiteindelijk tot een minimum te beperken (vergelijk ook de zogenaamde NSL-schermen zoals deze al eerder in het plangebied zijn geplaatst om aan aldaar aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit te kunnen voldoen, evenals de: 'PlanMer 2e fase', Fig. 18.2: 'Concept Wall4life - Groen scherm met een luchtreinigend vermogen')).

2.3.4 Natuur

Bezien we de diverse rapporten die m.b.t. natuur aan de uitgevoerde MER en dus ook het Tracébesluit ten grondslag liggen, dan is meteen duidelijk dat het voorgenomen initiatief tot aanzienlijke negatieve effecten zal leiden op aanwezige waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie (zie hiertoe het: 'Deelrapport Natuur' én ook de zogenaamde: 'Passende beoordeling' m.b.t. effecten op zogenaamde 'Natura 2000-gebieden').

Weliswaar worden er in het 'Mitigatie- en Compensatieplan' een aantal mitigerende en compenserende maatregelen voorgesteld, zoals deze ook zijn terug te vinden in het 'Landschapsplan', maar deze kunnen o.i. het verlies aan waarden dat met voorgenomen initiatief gepaard gaat maar ten dele compenseren.

Eerst zal op de effecten van de 'Voorkeursvariant' op de Natura 2000-gebieden worden ingegaan en dan op de EHS.

Natura 2000-gebieden

Tengevolge van de met het voorliggende initiatief gepaard gaande toename in de verkeersintensiteiten op met name het Hoofdwegennet (HWN), zal ook navenant de uitstoot van stikstof toenemen. Weliswaar zal in 2027 de stikstofuitstoot vanwege generieke maatregelen in het algemeen lager zijn dan in de huidige situatie, als we de uitstoot bezien t.o.v. de autonome ontwikkeling zal deze op een enkele uitzondering na wel degelijk hoger zijn (zie in deze ook het 'Deelrapport natuur', Tabel 5.3: 'De verkeersbijdragen aan de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden berekend met AERIUS Calculator 15'). Weliswaar heeft er t.o.v. van het OTB t.b.v. het TB er van de gegeven berekeningen met AERIUS er nog een actualisatie plaatsgevonden (zie ook de 'Nota van Wijziging', hoofdstuk 5.3: 'Actualisatie berekeningen stikstofdepositie AERIUS'), waaruit dan voor met name de Veluwe

en ook de Zouweboesem lagere waarden worden berekend, maar de conclusie blijft o.i. toch hetzelfde.

Aangezien alle Natura-2000 gebieden in het studiegebied zijn opgenomen in het PAS, evenals de Ring Utrecht als prioritair project is aangewezen waarvoor 'depositieruimte' is gereserveerd wordt dan geconcludeerd, dat het project met het toedelen van de ontwikkelingsruimte niet leidt tot aantasting of verslechtering van de natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden.

In ieder geval wil de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. daarbij wel de kanttekening plaatsen, dat in de betreffende Natura 2000 gebieden voor de daarbinnen aanwezige habitats de zogenaamde Kritische Depositie Waarden (KDW's) op veel plaatsen nog steeds worden overschreden en dat dat naar verwachting in 2027 ondanks de generieke afname van de stikstofbelasting waarvan bij het PAS wordt uitgegaan ook nog het geval zal zijn. Dat er in die zin dus wel degelijk nog steeds sprake is een significante aantasting of verslechtering van natuurlijke kenmerken, ondanks dat in het kader van het PAS er per Natura-2000 gebied op basis van de daartoe uitgevoerde gebiedsanalyses bepaalde 'herstelmaatregelen', zoals afplaggen, aanleggen bufferzones, etc., worden voorgesteld. Dat in die zin het dus in die zin wel degelijk voor de hand had gelegen, dat alsnog een zogenaamde: 'ADC-toets' was uitgevoerd.

Ook voor de overige milieuaspecten zou op basis van de dienaangaande uitgevoerde 'passende beoordeling' geen sprake zijn van een aantasting of verslechtering van de natuurlijke kenmerken van Natura 2000 gebieden (zie ook het 'Deelrapport passende beoordeling', Hoofdstuk 7: 'Conclusies').

EHS

Bezien we de effecten zoals deze van het voorgenomen initiatief uitgaan, dan zal er daardoor in ieder geval een significante aantasting van de EHS plaatsvinden, aangezien *'het oppervlak van de EHS met 8.62 ha afneemt, er (aldaar) bijzondere soorten voorkomen en het deels om moeilijk vervangbare natuurwaarden gaat'* (zie ook het 'Deelrapport natuur', hoofdstuk 6: 'Conclusies en beoordeling', pag. 91 en met name ook het 'Mitigatie- en Compensatieplan', Hoofdstuk 5.2.6: 'Aantasting wezenlijke kenmerken EHS'). Zoals uit het 'Deelrapport natuur' en ook het 'Mitigatie- en Compensatieplan' naar voren komt gaat het daarbij met name om de aantasting van de landgoedbossen van Amelisweerd, evenals de op het landgoed Sandwijck aanwezige natuur. In de betreffende gebieden komen immers niet alleen waardevolle biotopen voor, maar ook vele beschermde soorten.

Wat bij die toetsing overigens opvalt, is dat men daarbij niet tot nauwelijks ingaat op een aantal van de specifieke toetsingcriteria, zoals deze daartoe in de 'PRS/PRV Provincie Utrecht 2013-2028' zijn opgenomen en waarbij het gaat om de volgende criteria (zie ook het Barro en ook de: 'PRS/PRV 2013-2028', Art. 4.11: 'EHS' en dan met name ook de daarbij gegeven toelichting):

- de bestaande actuele en potentiële waarden van het ecosysteem, waaronder ook begrepen worden de vereiste omgevingsfactoren zoals donkerte, bodem, water en milieu;
- de robuustheid en de aaneengeslotenheid van de EHS;
- de aanwezigheid van bijzondere soorten;
- de verbindingsfunctie van het gebied voor soorten en ecosystemen;
- oppervlakte;
- samenhang.

Voor zover de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dat heeft kunnen nagaan is dus wel bij de toetsing aandacht gegeven aan de effecten op 'Bijzondere biotopen', 'Bijzondere soorten', en ook de: 'Oppervlakte', maar wordt in ieder geval in het: 'Deelrapport Natuur' niet of nauwelijks ingegaan op de effecten van de voorgenomen wegverbredingen op de 'Robuustheid en aaneengeslotenheid van EHS' en evenmin op de 'Verbindingsfunctie van het gebied voor soorten en ecosystemen', laat staan de 'Samenhang' (vergelijk in deze ook het: 'Deelrapport natuur', Tabel 5.13: 'Beoordeling natuur voor het totale project Ring Utrecht', pag. 89).

Weliswaar wordt in het: 'Mitigatie- en compensatieplan' wel aan de toetsingscriteria 'Robuustheid en aaneengeslotenheid' en ook de 'Verbindingsfunctie van het gebied voor soorten en ecosystemen' een bepaalde aandacht gegeven (zie in deze ook het: 'Mitigatie- en compensatieplan', hoofdstuk 5.2: 'EHS'), maar is dat ook in dat rapport eigenlijk nergens

goed uitgewerkt. Eigenlijk geeft men m.b.t. tot het criterium: 'Aantasting robuustheid en aaneengeslotenheid' alleen aan dat *'er weliswaar door de verbreding het oppervlak van de EHS afneemt, maar er geen sprake is van versnippering'*, evenals m.b.t. het criterium: 'Verbindingen' dat *'er weliswaar diverse verbindingen worden geraakt door de Ring Utrecht, waarbij de belangrijkste is de ecologische verbinding langs de Kromme Rijn, evenals dat door de verbreding van de weg de ecologische verbinding onder de weg langer wordt, maar dat dat door een verruiming van de onderdoorgangen en een betere inrichting kan worden gemitigeerd'*.

Nu komt er tussen het Vechtplassengebied/Noorderpark en het Kromme Rijngebied/Langbroekerwetering een belangrijke ecologische verbinding voor (zie in deze overigens ook bijlage 4: 'Natuur verbinden en behouden (Werkgroep Faunapassages, 2009)'). Weliswaar is er in de brochure 'A27/A12 Ring Utrecht Ontwerp-Tracébesluit in beeld' een ecologische verbinding, althans structuur, opgenomen (zie ook de brochure 'A27/A12 Ring Utrecht Ontwerp-Tracébesluit in beeld', de fig. op pag. 20), maar ontbreekt feitelijk de net aangehaalde ecologische verbinding. Dat verbaast dan weer mede aangezien op veel andere plekken in zowel het 'Deelrapport Natuur', als ook in het 'Mitigatie- en Compensatieplan' wel aan de betreffende ecologische verbinding wordt gerefereerd (zie ook het: 'Deelrapport Natuur', Hoofdstuk 4.4: 'Algemene natuurkarakteristieken per deelgebied', onder het hoofdje 'Deelgebied 2', evenals het 'Mitigatie- en Compensatie', pag. 58). Bovendien staat in het 'Deelrapport natuur', pag. 91 aangegeven dat men de compensatie in kader aantasting EHS (en ook Boswet) juist in de omgeving van het landgoed Sandwijck heeft laten landen, aangezien daar de grootste oppervlakte aan EHS verdwijnt en zo (hier toch) tot een versterking van de hier gelegen ecologische verbinding tussen het Vechtplassengebied/Noorderpark en het Kromme Rijngebied kan worden gekomen.

Nu zal door de met het project gepaard gaande verbreding van de A-28, behalve een verlies door een direct ruimtebeslag van de er voorkomende biotopen (zie ook het 'Deelrapport natuur', Tabel 5.7: 'Beheertypen EHS in deelgebied 2'), waarbij bij de beoordeling van de effecten dus wel rekening is gehouden, er daarmee tegelijkertijd meteen ook een negatief effect optreden op de hier voorkomende ecologische verbindingfunctie. In de tekst wordt dan gelukkig wel gewag van de betreffende ecologische verbinding gemaakt, maar worden de effecten van de wegverbreding op de betreffende verbinding feitelijk buiten beschouwing gelaten, althans o.i. onvoldoende in kaart gebracht. Zo zal de 'Voorkeursvariant' aan de zijde van Sandwijck er toe leiden dat daar behalve een aantal bloemrijke graslanden, ook bosschages zullen worden aangetast (zie o.a. ook het 'PlanMer 2e Fase', Bijlage A, Kaart: 10.5: 'Ontwikkeling bosgebieden'), die op dit moment een belangrijke schuilplek of zo men wil 'stepping stone' vormen voor in ieder geval een aantal soorten die van de hier voorkomende verbinding gebruik maken (dus o.a. de das). Dat is extra relevant gezien de zonerings die op het landgoed Sandwijck aanwezig is tussen de meer drukke gedeelten rondom het landhuis en meer rustige gedeelten ten noorden van de A-28. De soorten die van de betreffende verbinding gebruik maken stellen daaraan allen bepaalde biotoopeisen (zie hiertoe o.a. het rapport: 'Ecopassage Griffenstein bij de N237 (Alterra, 2009)'), wil deze althans goed kunnen functioneren, en in die zin zou het dus goed zijn als de effecten van de betreffende aantasting ook daadwerkelijk in beeld worden gebracht.

Feitelijk geldt dat ook voor de faunapassages die deel uitmaken van de hier voorkomende ecologische verbinding, zeker als het wildtunnels betreft, zoals dat bij de faunapassage onder de Universiteitsweg het geval is en ook bij de wildtunnel nabij Oostbroek, die aan de zuidzijde met 8.5 m zal worden verbreed. Nu is de wildtunnel onder de A-28 bij Oostbroek, genaamd de 'Wildsche Hoek', (kennelijk) de langste en ook de breedste van Nederland, maar als deze nog aanzienlijk langer wordt, zoals immers het voornemen is, zou dat er wel eens toe kunnen leiden, ook gezien de gidssoorten (waaronder het ree) die er gebruik van maken, dat deze voor bepaalde soorten minder effectief zal kunnen worden (zie in deze o.a. ook: 'Onderzoek naar de ecologische betekenis van het viaduct onder de A-28 ten westen van Zeist (RIN, 1990)'). Bepaalde soorten stellen immers bepaalde eisen aan de doorgang, met name ook wat het zicht betreft en daarvoor zijn ook bepaalde 'richtlijnen' vastgesteld, namelijk dat voor de gidssoort het ree de *'hoogte x breedte/ lengte minimaal 1.5'* dient te zijn (zie in deze o.a. ook de 'Leidraad faunavoorzieningen bij Infra (MJPO, 2013), Bijlagen, Hoofdstuk 8.2.3: Grote faunavoorziening'), dus als de betreffende wildtunnel nog langer

wordt is het dus o.i. wel degelijk van belang de ecologische effecten daarvan in kaart te brengen¹⁴. Daarbij dient er dan o.i. ook nadrukkelijk rekening mee te worden gehouden, dat de tunnel thans niet geheel open is, maar in zekere zin uit een viertal 'compartimenten' bestaat, waarbij er voor de dieren die er gebruik van maken ook een onderscheid is in welk compartiment ze gebruiken, althans waar ze een bepaalde voorkeur voor hebben. Nu is de faunapassage 'De Wildsche Hoek' een faunapassage die heel veel door dieren wordt gebruikt, zo niet de beste gebruikte in de gehele regio, en mede gezien de cruciale functie die deze voor de hier gelegen ecologische verbinding heeft is het van belang dat ook zo te houden (zie wat betreft onderzoek betreffende faunapassages in de regio o.a. ook: 'Monitoring gebruik faunapassages Rijkswaterstaat Utrecht (Bureau Waardenburg, 2006)'). Nu blijkt uit de dienaangaande in de 'Nota van Antwoord' gegeven reactie dat bij de voorgenomen wegverbreding de betreffende faunapassage nog steeds aan de richtlijnen zou voldoen die daartoe in de 'Leidraad faunavoorzieningen bij Infra' zijn aangegeven, maar ook gezien de enorme lengte van de passage en met name dus ook de aanwezige compartimentering, waarmede bij de door RWS in de gegeven beantwoording dus geen enkele rekening is gehouden, blijft de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. zich toch afvragen of met de gegeven verbreding er voor bepaalde soorten, zoals bijvoorbeeld de gidssoort het ree er toch geen kritische grens wordt overschreden.

Dan is er dus eveneens in een reconstructie voorzien van de op- en afritten van de Universiteitsweg naar de A28, alwaar zich onder de Universiteitsweg een belangrijke faunapassage bevindt. Weliswaar heeft er op basis van de dienaangaande ingebrachte zienswijzen er in overleg met de gemeente De Bilt een zodanige aanpassing van zowel de beoogde reconstructie, als ook de inrichting van het gebied (inclusief boscompensatie en ligging van het werkterrein) plaatsgevonden, dat nu in zekere zin wel meer rekening wordt gehouden met de aanwezigheid van de betreffende faunapassage en ook de geleidende structuren naar die passage, maar als men zich vanaf het begin rekenschap had gegeven van die faunapassage, had men mogelijk tot een andere oplossing van de reconstructie gekomen, ook al is deze dus op onderdelen alsnog aangepast.

Juist door ook de effecten van de ingreep op de betreffende EVZ (inclusief bijbehorende faunapassages) goed in kaart te brengen, wordt ook duidelijk of door de betreffende ingreep, naast de direct ruimtelijke effecten op aanwezige biotopen (inclusief de aldaar voorkomende beschermde soorten), ook de 'Verbindingsfunctie van het gebied voor soorten en ecosystemen' in het geding is en daarmede dus ook de 'Robuustheid en aaneengeslotenheid' van de EHS' en ook de 'Samenhang'.

Gelukkig is er op basis van de ingebrachte zienswijzen wel voorzien in extra faunavoorziening ter hoogte van de kruising van N-234 met de A-27, dus de afslag Bilthoven-Noord, waardoor met name dassen deze weg nu makkelijker kunnen passeren.

Zoals ook in het 'Deelrapport natuur' én ook het 'Mitigatie- en Compensatieplan' aangegeven wordt bij de toetsing van de EHS uitgegaan van het zogenaamde 'Nee, tenzij-beginsel'. Voor zover er dus door het initiatief een significante aantasting van wezenlijke kenmerken plaatsvindt dient er dan dus eerst te worden bezien of er van een groot openbaar belang sprake is en of er geen alternatieven zijn. Pas als dat het geval is kan er sprake zijn van compensatie.

Bij de toetsing van de effecten wordt dan in het 'Deelrapport Natuur' wel aangegeven dat daarbij wel al rekening is gehouden met eventuele mogelijke mitigerende maatregelen, maar niet voor zover sprake is van compenserende maatregelen. Alhoewel dan in het 'Deelrapport natuur' wordt geconcludeerd, zoals ook hiervoor al aangegeven, dat er van het initiatief significante effecten op de EHS uitgaan, wordt deze aantasting kennelijk toch gebagatelliseerd, aangezien het grote openbare belang zou zijn aangetoond en er ook geen alternatieven zouden zijn (zie in deze ook de dienaangaande in o.a. de 'Nota van Antwoord' aangegeven reactie).

Zoals met name hiervoor evenwel ook al onder het Hoofdstuk 1 'Planproces' van de gekozen verkeersoplossing' en met name ook Hoofdstuk 2.3.1: Gebruikte verkeersmodellen en toepassing van de bijbehorende prognoses, dus de 'nut en noodzaak' van de gekozen

¹⁴ Overigens is de betreffende wildtunnel op basis van de diverse onderzoeken die daartoe door o.a. Bureau Waardenburg hebben plaatsgevonden een van de best functioneren uit de gehele regio.

verkeersoplossing' naar voren gebracht, moet aan het 'grote openbare belang', ook gezien de uitkomsten van de diverse uitgevoerde MKBA's en waarbij wordt geconcludeerd dat als sprake is van een lagere economische groei dan waarvan in het 'GE-scenario' wordt uitgegaan de maatschappelijk kosten-baten wel degelijk (zeer) negatief zijn én gezien het gegeven dat dus van een lagere economische groei momenteel wel degelijk sprake is (zie ook de betreffende zogenaamde 'WLO-s scenario's'), dus wel degelijk ernstig worden getwijfeld, hetgeen dus op basis recente uitkomsten van het onderzoek dienaangaande door het CPB en PBL nog eens is bevestigd.

Zo maakt de 'Gevoeligheidsanalyse WLO scenario's' zoals de nu alsnog m.b.t. de zogenaamde WLO-2 scenario's zijn uitgevoerd o.i. in voldoende mate duidelijk, dat er vanwege de geringere economische groei dan waarvan in het zogenaamde 'GE-scenario' nog werd uitgegaan en dus ook geringe groei van de automobiliteit/verkeersintensiteiten die met die geringere economische groei gepaard gaan, dat dus ook met minder grootschalige verkeersoplossingen kan worden volstaan, zeker als alle kansen die er voor een flankerend beleid mogelijk zijn, zoals m.b.t. de automobiliteit (denk aan rekeningrijden), het OV en ook de fiets ook daadwerkelijk zouden worden benut.

Ook zijn er o.i. dus wel degelijk alternatieven aanwezig zijn en dan in het bijzonder het 'Alternatief 2x6 door de bak van Amelisweerd', zoals deze op verzoek van de gemeente Utrecht door Witteveen en Bos nader is uitgewerkt en waarbij dan later door in de door Movares en Goudappel-Coffeng uitgevoerde 'audit' nog eens is bevestigd dat dit alternatief wel degelijk ook vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid aanvaardbaar moet worden geacht, mits wordt uitgegaan van een rijsnelheid van 80 km/uur (zie in deze overigens met name ook wederom de aanbevelingen zoals deze dienaangaande in de door het CPB uitgevoerde 'second opinion' naar voren zijn gebracht (zie ook: 'Second opinion MBKA Ring Utrecht (CBP, 2014)').

Voor zover dan toch aan de 'Voorkeursvariant' zou worden vastgehouden, acht de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. het in ieder geval van belang dat wordt gekeken of met name de voorgenomen nieuwe parallelweg zoals deze nu zuidelijk langs de A28 is geprojecteerd, hetgeen eigenlijk een lange toerit vanaf de A27 naar de A28 is, wel zo lang dient te zijn dat deze in de richting van Zeist tot over het wildtunnel de 'Wildsche Hoek' reikt. Dat ook gezien de negatieve effecten die daarvan zoals hiervoor reeds aangegeven op de betreffende wildtunnel uitgaan. Juist door deze parallelweg korter te maken, zou de betreffende wildtunnel, die zo'n cruciale schakel in de hier voorkomende ecologische verbinding vormt, o.i. dus eenvoudig kunnen worden ontzien.

Door de Minister wordt dan dienaangaande in de 'Nota van Antwoord' weliswaar aangegeven, dat vanuit gegeven regelgeving, die met name de verkeersveiligheid zou waarborgen, er voor de wijze waarop de invoegstrook komende vanaf de Uithof invoegt op de parallelrijbaan, die ter hoogte van Uithof 2 rijstroken heeft, maar waarvan er voor de aansluiting op de A28 1 rijstrook zal moeten afvallen, een grotere lengte nodig is tussen de invoeging en de afstreping van 2e rijstrook dan in de huidige situatie, waardoor dus het Wildtunnel de 'Wildsche Hoek' aan de zuidkant dient te worden verbreed met ca. 8.5 m. Alhoewel de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dat in verkeerstechnische zin moeilijk kan beoordelen, is het wel zo dat nu net in het zandlichaam alwaar de verbreding dient te komen, er thans een bewoonde dassenburcht aanwezig is en ook in die zin is het dus de vraag of hier geen alternatieve oplossing aanwezig is die wel nadrukkelijk rekening houdt met aanwezige natuurwaarden. Evenals dus ter plaatse een significante aantasting van de EHS te voorkomen.

Ook wat betreft de aantasting die met de aanleg van het Knooppunt Rijsweerd met zich meebrengt voor het landgoed Sandwijkstraak is o.i. eenvoudigweg te voorkomen. Bijvoorbeeld door aldaar met een keerwand te werken, zodat het talud aanzienlijk smaller kan worden. Daarmee kunnen de hier voorkomende bomenrij en andere begroeiing eenvoudig worden gespaard. Ook voor de aanleg van een werkweg is een technische oplossing mogelijk, waarbij bomenrij en andere begroeiing worden gespaard.

Mitigatie en compensatie

Zoals uit het: 'Mitigatie- en compensatieplan', evenals uit de 'Nota van Wijzigingen', Bijlage 2: 'Oplegnotitie Mitigatie en compensatieplan' duidelijk wordt, is men voornemens de aantastingen zoals deze t.g.v. het initiatief zullen optreden ruimhartig te compenseren, zowel

wat betreft de compensatie in het kader van de EHS, als de Boswet. In die zin zou ook sprake zijn van een bepaalde kwaliteitstoelage, zoals deze ook door de Provincie Utrecht in de PRV is vastgelegd (zie overigens ook de publicatie 'Spelregels EHS (LNV, 2007)'). T.b.v. die compensatie worden er dan per deelgebied een groot aantal maatregelen voorgesteld, die ook als zodanig in het 'Landschapsplan' zijn opgenomen.

Duidelijk is in ieder geval dat er van het project, althans de gekozen oplossing, een aantasting van het monumentale en in ecologisch opzicht waardevolle bos van Amelisweerd zal uitgaan. Een bos dat gezien de ligging op rivierklei, ook gezien de relatief grote oppervlakte, in die zin uniek is in Nederland, o.a. vanwege de er voorkomende kleibospaddenstoelen (zie o.a. de rapporten: 'Amelisweerd verdient meer (Vrienden van Amelisweerd, 2008)' én met name ook: 'Ecologische waarden landgoederen Oud en Nieuw-Amelisweerd en Rhijnauwen (Maes, B. et al., 2009)'). Juist ook gezien het unieke karakter van dit bos, dat (uiteeraard) deel uitmaakt van de EHS, is het dus de vraag of het stuk bos dat verloren gaat, ook al gaat het dan op zich om een beperkte oppervlakte, überhaupt wel vervangbaar en dus compenseerbaar is.

Daarnaast zullen er dus met name ook een aantasting van de EHS op en nabij het landgoed Sandwijck plaatsvinden, waaronder dus ook bos en een landschappelijke boombeplanting. Verder valt het op, ook al maakt dat gebied dan geen deel uit van de EHS, dat ook alle bomen die thans ter hoogte van het 'Knooppunt Rijnsweerd' aanwezig zijn kennelijk zullen worden gekapt. En alhoewel de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dat niet heeft kunnen verifiëren, heeft zij altijd begrepen dat die bomen nu juist indertijd mede ter compensatie van de kap van het bos van Ameliseerd t.b.v. aanleg van de A27 zijn geplant. Als dat inderdaad het geval is, is het dan de vraag of er dan niet alsnog in die zin van een extra compensatie sprake dient te zijn, dus niet alleen van de thans voorgenomen kap van het/de bos/bomen die er nu staan, maar ook van de compensatie van het/de bos/bomen zoals dat/die indertijd t.g.v. aanleg A27 door Amelisweerd verloren is/zijn gegaan. Hoe dat ook zij de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. is de mening toegedaan dat er op dit knooppunt dus gewoon bos zou moeten terugkomen, ook al aangezien dit gebied vroeger (groten)deels deel uitmaakte van het landgoed Sandwijck, evenals ook bepaalde van de nu aanwezige boomstructuren nu voor vleermuizen als migratieroute wel degelijk van betekenis moeten worden geacht. Dat zou overigens ook de negatieve uitstralingseffecten van dit knooppunt kunnen beperken, althans gedeeltelijk.

En alhoewel de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. op zich verheugd is, dat ervoor is gekozen een ruimhartige mitigatie (met name ook t.a.v. de binnen het studiegebied voorkomende beschermde soorten, waaronder diverse vleermuissoorten, etc.¹⁵) en ook compensatie toe te passen, zowel m.b.t. de EHS als ook de Boswet, stelt zij er wel vraagtekens bij hoe een en ander in het gebied zal landen. Zo zijn er m.b.t. de boscompensatie in het 'Mitigatie- en compensatieplan' een aantal locaties aangewezen, maar de vraag is dan of dat daarvoor dan wel altijd de optimale locaties zijn.

Zo is o.a. ter hoogte van de Universiteitsweg in de aanleg van diverse bospercelen voorzien, althans zo heeft de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dat uit de stukken begrepen (zie o.a. ook de bij het 'PlanMer 2e fase' gevoegde kaart 10.5: 'Ontwikkeling bosgebieden', evenals het 'Mitigatie- en Compensatieplan', hoofdstuk 7.5: 'Locaties EHS compensatie', onder locatie 1: 'Gemeente De Bilt' én ook het 'Landschapsplan', de figuur op pag. 118, maatregelen 47 en 48/2NL5)). Nu is het altijd mooi als zo tot een versterking van de hier voorkomende ecologische verbindingzone kan worden gekomen, maar o.i. zou het wel goed zijn als bij die compensatie dan wel eveneens wordt aangesloten bij de hier voorkomende landschappelijke structuur van het 'slagenlandschap' (zie in deze ook de 'Gebiedsvisie De Bilt-Zuid (De Bilt, 2015)' en dan in het bijzonder het daarin opgenomen 'Raamwerk van kwaliteiten')¹⁶. Overeenkomstig de reactie zoals deze hiertoe in de: 'Nota van Antwoord' door de Minister wordt gegeven heeft hier nu, zoals ook hiervoor al aangegeven, in overleg met de gemeente

¹⁵ Zie wat betreft het voorkomen van beschermde soorten en eventueel in die zin te nemen maatregelen overigens wat betreft de gemeente De Bilt ook de: 'Ecologiescan gemeente De Bilt (De Bilt, 2005)', ook al is deze wat bepaalde soorten betreft natuurlijk wel (enigszins) gedateerd.

¹⁶ Overigens is ook in het: 'LOP Kromme Rijngebied + (Brons & partners, 2009)', als ook de: 'Cultuurhistorische waardenkaart De Bilt (De Bilt, 2011)' veel nadere info over de landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten van het gebied te vinden.

De Bilt een aanpassing plaatsgevonden (zie in deze ook de: 'Oplegnotitie Mitigatie- en Compensatieplan', Figuur B2.1: 'Inrichtingsschets natuurcompensatie Bureveld, pag. 140), , zowel van de gekozen oplossing als met name ook van de wijze waarop aan de compensatie wordt vormgegeven, nu dus ook rekening houdend met aanwezige landschappelijke kwaliteiten, evenals ook de gewenste geleidende ecologische structuren naar de ter plaatse onder de Universiteitsweg voorkomende faunatunnel, maar toch blijft de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. zich afvragen of de relatief grootschalige oplossing waarvoor ook hier vanuit oogpunt ontweven kennelijk is gekozen wel echt noodzakelijk is.

Ook zou het o.i. goed zijn als wordt gekeken of daar waar ter hoogte van het landgoed Sandwijck een aantasting van aldaar voorkomende bosschages plaatsvindt, tenminste als men ook hier toch blijft vasthouden aan de gekozen oplossing, of ook daar niet ter compensatie van de gegeven aantasting, een bepaalde boscompensatie zou moeten plaatsvinden, uiteraard rekening houdend met ter plaatse voorkomende aanwezige ecologische en ook landschappelijke kwaliteiten, dus ook rekening houdend met de eisen die soorten aan de hier voorkomende ecologische verbinding stellen (zie wat betreft die eisen wederom ook het rapport: 'Ecopassage Griffenstein bij de N-237 (Alterra, 2009)').

Dan wil men kennelijk ook de beplanting ter hoogte van de wildtunnel de 'Wildsche Hoek' herstellen, evenals bepaalde mitigerende maatregelen nemen t.b.v. het functioneren van het betreffende wildviaduct zelf (zie o.a. ook het: 'Mitigatie- en compensatieplan', Hoofdstuk 6.1.3: 'Mitigerende maatregelen gericht op het verminderen van de barrièrewerking', onder de 'Maatregel 2N4', pag. 48, evenals het 'Landschapsplan', Figuur op pag. 122, de maatregelen 56 en eveneens 2N4), hetgeen op zich natuurlijk mooi is, maar de vraag voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. is dan wel hoe dat in verhouding staat tot de maatregelen zoals de nog pas vrij recent ter plaatse zijn uitgevoerd in het kader van de verbreding van de A28 en waarbij hier toen ook al bomen zijn aangeplant en watergangen zijn verbreed en ook op een van de toeritten (van de toenmalige S8) toen bepaalde plekken bewust zijn open gelaten om aldaar het bouwen van een burcht door de das mogelijk te maken.

Hetgeen hiervoor m.b.t. een goede landschappelijke inpassing van de voorgenomen boscompensatie ter hoogte van de Universiteitsweg is gesteld, geldt eigenlijk ook t.a.v. de boscompensatie, of dat nu een compensatie is in het kader EHS en/of de Boswet, zoals deze ter hoogte van zowel de Nienhof, het Bunkerterrein ten zuiden van Amelisweerd, als ter hoogte van de Hooie Kampseplas en kennelijk nu ook de Twistlaan is voorzien, ook al gaat het met name ook bij het Bunkerterrein en ook de Nienhof dan kennelijk niet alleen om een compensatie bos (zie met name wat betreft nadere uitwerking compensatie Bunkerterrein en ook de Nienhof met name ook de: 'Oplegnotitie Mitigatie en compensatieplan').

2.3.5 (Bodem en) Water

Uiteraard is het goed dat er ook naar de effecten van de verbreding op de waterhuishouding wordt gekeken (zie ook het: 'Deelrapport Water'). Met name de laatste tijd met de enorme hoosbuien, waarbij ook verschillende rijkswegen en bijbehorende tunnels blank zijn komen te staan, staat gelukkig het 'hoosbuien-proof' maken van de (rijks)wegen volop in de belangstelling (vergelijk ook het 'Landschapscafé 'Klimaatadaptatie' zoals dat recent op het kantoor Westraven heeft plaatsgevonden).

De Stichting Milieuzorg Zeist e.o. heeft uit het 'Deelrapport water' begrepen dat wat betreft het 'Kader klimaat in de Planuitwerking (RWS, 2014)' de 'Ring Utrecht' als Pilot heeft gediend en dat daar in de watertoets zoals deze door de HDSR is uitgevoerd ook rekening is gehouden met het zogenaamde 'extreme klimaatscenario' (zie met name ook het 'Deelrapport Water', Hoofdstuk 5: 'Verandering waterhuishouding A27/A12 Ring Utrecht'). Dat is op zich natuurlijk positief, maar de vraag blijft voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. toch of dat 'extreme klimaatscenario' waarbij wordt gerekend met een neerslagtoename van 30% over een periode van een dag, ook rekening houdt met de extreme hoosbuien die we de afgelopen tijd in o.a. Limburg en met name ook Duitsland hebben gezien. Hoe een en ander ook zij, het zal duidelijk zijn dat klimaatmitigatie de voorrang zou moeten hebben boven adaptatie (vergelijk ook uitkomsten Klimaatconferentie Parijs) en dan zou een transitie naar meer milieu- en natuurvriendelijke vormen van mobiliteit, zoals ook hiervoor al in het hoofdstuk 2.1: 'Algemene reactie' reeds aangegeven, natuurlijk veruit de voorkeur verdienen.

Wat betreft het de waterhuishouding en gevolgen van diverse ingrepen moeten natuurlijk met name ook de risico's die het verbreden van de A27 ter hoogte van de bak van Amelisweerd met zich meebrengt relevant worden geacht. Mocht daarbij toch het hier aanwezige vlies/folie beschadigd raken, dan kan o.i. toch niet worden uitgesloten dat de bak, althans gedeeltelijk, onder water zal lopen, ook al kan dan uit het antwoord van de Minister in de 'Nota van Antwoord' wordt afgeleid, dat zij zelf daarop de risico's nihil acht.

Verder is het duidelijk dat er t.b.v. de verbreding van de Rijkswegen er ook een bepaalde watercompensatie noodzakelijk is. Daarbij valt het dan op dat men deze ook ter hoogte van de hiervoor al gememoreerde wilddtunnel de 'Wildsche Hoek' wil laten landen, althans voor zover de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dat goed heeft geïnterpreteerd (zie in deze o.a. het 'Deelrapport water', hoofdstuk 5.2: 'Deelgebied A27/A28 en Knooppunt Rijnsweerd', onder maatregel 2W9, pag. 58, evenals het: 'Landschapsplan', Fig. op pag. 122, natuurlijk eveneens maatregel 2W9).

Nu heeft hier o.a. in het kader van de eerdere verbreding van de A-28, zoals hiervoor ook al aangegeven, al een bepaalde watercompensatie plaatsgevonden, evenals overigens ook een bomencompensatie, dus is het wel van belang dat ook bij de watercompensatie zorgvuldig met aanwezige waarden wordt rekening gehouden, uiteraard voor zover daaraan toch wordt vastgehouden.

Ook is bij de eerder watercompensatie nadrukkelijk ook rekening gehouden waar bepaalde passages voor dieren aanwezig zijn, zoals reeën en dassen, waarbij het voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. toch onduidelijk blijft of daar in het voorkomende geval wel in voldoende mate rekening mee is gehouden.

Dan wordt tevens voor het landgoed Sandwijck voorgesteld ten noorden van de boog van de A28 naar de A27 de aldaar aanwezige bermsloot naar het noorden te verplaatsen (zie behalve het 'Deelrapport Water', hoofdstuk 5.2: 'Deelgebied A27/A28 en Knooppunt Rijnsweerd', onder maatregel 2W4, met name ook het 'Landschapsrapport', de kaarten op de pag. 114 en ook 116). Het verplaatsen van die bermsloot zal niet alleen leiden tot een aantasting van de waarden van die bermsloot, maar ook tot een aantasting van de bomenrij en ook bosschages die aldaar nu zijn gelegen en een bepaalde functie hebben in de ecologische verbinding zoals deze hier voorkomt (zie hiertoe met name ook hierboven onder het betreffende hoofdstuk 2.3.4: 'Natuur' en dan onder het hoofdje 'EHS'). In die zin wordt voorgesteld hier, zoals ook hiervoor reeds naar voren gebracht, als alternatief een dam- of keerwand aan te leggen, zodat een aantasting van de hier gelegen bermsloot en in ieder geval van de er thans voorkomende bosschages kan worden voorkomen (zie in deze ook hieronder onder het hoofdstuk 2.3.9: 'MMA').

Net als dat bij de verlenging van het 'Inundatiekanaal' bij Lunetten/Hoograven het geval is, zou als watercompensatie trouwens ook ter hoogte van het landgoed Sandwijck een onder de A28 doorlopende oude tankgracht/tankval kunnen worden hersteld, een en ander in het kader van het voorstel om ter hoogte van het Knooppunt Rijnsweerd tot een 'Liniepark Rijnsweerd' te komen (zie wat dit betreft ook onder het hierna volgende hoofdstuk 2.3.6: 'Ruimtelijke kwaliteit'). Mocht hiervoor inderdaad worden gekozen, dan dient er wel te worden voorkomen dat zo geen recreatieve inloop in de richting van het Landgoed Sandwijck ontstaat, aangezien er aldaar nu net aangrenzend aan de A28 een rustgebied voor de dieren voorkomt.

In de 'Nota van Antwoord' wordt dan dienaangaande door de Minister aangegeven dat zij het herstel van een dergelijke tankgracht niet wenselijk acht, aangezien het niet wenselijk zou zijn om het water in Sandwijck te belasten met water vanuit het peilgebied ten zuiden van de A-28. Nu klopt het dat op het landgoed Sandwijck ook nog kwelwater aanwezig is, dus zou daar bij het herstel van de tankgracht rekening mee moeten worden gehouden, maar o.i. zou op basis van een nader (eco)hydrologisch onderzoek nader kunnen worden gezien of met behoud van ecologische waarden en potenties het toch niet mogelijk is tot een herstel van de tankgracht te komen, ook al aangezien de NHW op de nominatie staat om door de Unesco op de Werelderfgoedlijst te worden geplaatst.

Verder is het natuurlijk van belang dat het water dat van de Rijkswegen komt nadrukkelijk wordt gescheiden van de diverse kwel sloten die in het gebied voorkomen, juist ook om te

voorkomen dat die hun bijzondere waarde verliezen. Tegenwoordig is dat evenwel via diverse maatregelen, zoals duikers, etc., eenvoudig mogelijk.

2.3.6 Ruimtelijke kwaliteit

Ook gezien de dubbele doelstelling van het project, namelijk aan de ene kant het oplossen van de voorliggende verkeersproblematiek, maar aan de andere kant het verbeteren van de omgevingskwaliteit, althans deze niet te laten verslechteren, is het goed dat dit aspect als een afzonderlijk criterium is opgenomen, alhoewel hier natuurlijk ook een relatie met andere thema's is. In ieder geval zijn naar het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit in het verleden door Bureau Must al diverse verkenningen uitgevoerd (zie o.a.: 'Ontwerp-verkenning Ring en Linie (Bureau Must, 2010)').

Aangegeven wordt dat er door de beoogde verbreding een aantasting van aanwezige ruimtelijke kwaliteiten plaatsvindt, o.a. ook door het ruimtebeslag dat daardoor plaatsvindt, evenals veel tunnels die belangrijke toegangsroutes voor bepaalde gebieden vormen daardoor minder aantrekkelijk worden, zoals die naar de Uithof/het USP. Door bepaalde maatregelen te nemen kan er zo echter ook een optimalisatieslag plaatsvinden, waarbij o.a. wordt verwezen naar de zogenaamde 'Groene verbinding', zoals deze over de A-27 ter hoogte van Amelisweerd is voorzien. Alhoewel die 'Groene verbinding' in landschappelijke zin ook een kwaliteitsverbetering kan betekenen, kan daarvan op de ecologie evenwel ook een negatief effect ontstaan vanwege een extra toeloop op Amelisweerd vanuit de stad.

Hoe dat ook zij, door de Werkgroep Sandwijkstraak (en anderen) is voor het Knooppunt Rijnsweerd, mede op basis van de ervaringen die bij het Knooppunt de Hogt (bij Eindhoven) zijn opgedaan, het voorstel nader uitgewerkt om dit knooppunt tot een zogenaamd 'Liniepark Rijnsweerd' te ontwikkelen (zie hiertoe ook de flyer: 'Liniepark Rijnsweerd'). Duidelijk zal zijn dat de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dit voorstel van harte ondersteunt. Hierdoor zou daadwerkelijk de relatie tussen de stad Utrecht en het platteland kunnen worden versterkt, waarbij nadrukkelijk wordt rekening gehouden met aanwezige waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie.

In de 'Nota van Antwoord' wordt dan aangegeven dat de inrichting van de (directe) omgeving van het Knooppunt de verantwoordelijkheid van de gemeente Utrecht is, maar juist als tot een gezamenlijk ontwerp wordt gekomen, rekening houdend met aanwezig waarden en de kansen tot een verdere vergroening (zie overigens ook onder het hoofdstuk 2.3.9: 'MMA'), kan o.i. hier pas echt tot een kwaliteitsslag worden gekomen.

2.3.7 Landschap en cultuurhistorie

Hiervoor is zijdelings ook al op bepaalde aspecten van landschap en cultuurhistorie ingegaan, waaraan wat betreft cultuurhistorie en ook archeologie met name in het 'Deelrapport Archeologie en Cultuurhistorie' aandacht wordt gegeven.

Aangezien alle rijkswegen zoals deze deel uitmaken van voorliggend initiatief vrijwel zonder uitzondering door zeer waardevolle landschappen gaan, al dan niet met historische landgoederen, zal de impact van de voorgenomen verbreding en dan in het bijzonder ook de landgoederen Amelisweerd en Sandwijkstraak groot zijn.

Hoe men dan ook de tot conclusie komt dat de effecten van de voorgenomen verbreding van de Ring Utrecht op aanwezige waarden van landschap en cultuurhistorie beperkt zijn (zie o.a. ook het de 'PlanMer 2e fase', Tabel 14. 3: 'Samenvatting effectbeoordeling voor het aspect landschap en cultuurhistorie') kan de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dan ook niet volgen.

Wat betreft de eventuele mitigatie- en compensatieopgaven is het in ieder geval van belang, zoals ook hiervoor al meerdere keren aangegeven, dat daarbij nadrukkelijk ook rekening wordt gehouden met de ter plaatse aanwezige waarden van zowel natuur, landschap als ook cultuurhistorie. Daarbij zou wat landschap en cultuurhistorie betreft dus moeten worden aangesloten bij hetgeen daarover wordt vermeld in de 'Kwaliteitsgidsen Landschappen' van de provincie Utrecht, zowel die wat betreft het Rivierengebied, de Nieuwe Hollandse Waterlinie, als ook het Groene Hart. Daarnaast dient ook te worden aangesloten bij o.a. hetgeen hierover in het 'LOP Kromme Rijngebied (Bronns & Partners, 2009)' wordt aangegeven, evenals bijvoorbeeld wat betreft de gemeente De Bilt bij de 'Cultuurhistorische waardenkaart (De Bilt, 2011)'.

Op zich wordt het verder natuurlijk wel gewaardeerd dat de diverse maatregelen zoals men die voornemens is te nemen allen, dus zowel die wat betreft de natuurcompensatie als de watercompensatie, op een overzichtelijke wijze zijn opgenomen in het zogenaamde 'Landschapsplan'.

Veel van die maatregelen zouden dan nog wel nader moeten worden uitgewerkt, om echt een goed beeld te krijgen wat nu exact op een bepaalde plek wordt beoogd. Duidelijk is ook dat mede op basis van de op het OTB ingebrachte zienswijzen er alsnog een relatief groot aantal wijzigingen is doorgevoerd, zoals deze ook in de 'Nota van Wijziging (inclusief bijlagen)' zichtbaar zijn gemaakt.

2.3.8 Uitvoering/tijdens de bouw

Over de risico's van het verbreden van de A27 ter hoogte van het zogenaamde folie (zie voor de ligging ook de 'PlanMER 2e fase', Figuur 16.1) is hiervoor al het een en ander gezegd (zie ook onder het Hoofdstuk 2.3.5: '(Bodem en) Water'), dus zal de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. het op dit moment daarbij laten.

Alhoewel nu bij het werkterrein en ook bouwweg zoals dat ter hoogte van de Universiteitsweg is voorzien nu meer rekening zal worden gehouden met aanwezige (landschaps)ecologische en ook landschappelijke waarden, blijft het toch voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. de vraag of hiervoor geen minder kwetsbare plek kan worden gevonden, bijvoorbeeld op terrein Uithof, waar toch al tal van nieuwe ontwikkelingen gaande zijn.

Verder is het voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. de vraag hoe men tijdens de bouw van de dan kennelijk noodzakelijke uitbreiding van het 'kunstwerk' ter hoogte van de wildtunnel de Wildsche Hoek dan het ecologische functioneren van deze wildtunnel denkt te kunnen waarborgen (zie hiertoe overigens ook hetgeen hierover in het: 'PlanMER 2e fase' wordt opgemerkt in hoofdstuk 16.2: 'Effectanalyse' en dan in het bijzonder hoofdstuk 16.2 5: 'Natuur', evenals de hoofdstukken 16.3: 'Effectbeoordeling' en ook 16.4: 'Mitigerende maatregelen').

2.3.9 MMA (inclusief maatregelen op gebied duurzaamheid)

Zoals ook hiervoor al aangegeven onder het Hoofdstuk 1: 'Planproces' had men eigenlijk vanaf het begin het door de Kracht van Utrecht aangedragen alternatief: 'Kracht van Utrecht 2.0' als hét planalternatief tot op het einde mee moeten nemen. Nu richt men zich feitelijk bij het MMA alleen op een optimalisatie van het VKA, hetgeen dan wel op bepaalde plekken tot een verbetering van de milieukwaliteiten kan leiden, maar dat is o.i. dus vanuit een veel te beperkte scope bezien.

Wat betreft duurzaamheid is het natuurlijk mooi dat men door o.a. aanbrengen van zonnepanelen de weg zelf in zijn energievoorziening (verlichting, etc.) wil laten voorzien, ook al moet een en ander nog nader worden uitgewerkt (zie ook het: 'PlanMER 2e fase', Hoofdstuk 18.3.1: 'Energie'). Dat is feitelijk in lijn met de brief van de Minister aan de kamer van 5 juni 2016, waarbij zij de ambitie uitspreekt om de energievoorziening van de infra, waaronder het wegennet, in 2030 klimaatneutraal te laten zijn. Met name ook op dit gebied vinden thans talrijke innovaties plaats (vergelijk o.a.: de aangehaalde 'belijning met glow in de dark'¹⁷), dus zou het mooi zijn als daar ook optimaal gebruik van wordt gemaakt.

Dan wordt als MMA-maatregel voor Amelisweerd voorgesteld vanwege het beperktere ruimtebeslag i.p.v. een grondwal een begroeid scherm aan te leggen, hetgeen inderdaad tot minder aantasting van o.a. bos kan leiden (zie ook het: 'PlanMER 2e fase', Hoofdstuk 18.3.5: 'Natuur'). Overeenkomstig het door de Minister in de 'Nota van Antwoord' gegeven reactie is daar nu gelukkig ook voor gekozen, waardoor in ieder geval voor Amelisweerd in die zin van een (iets) kleiner ruimtebeslag sprake zal zijn.

In ieder geval zou in de verbindingsboog tussen de A28 en A27 ter hoogte van het landgoed Sandwijck, zoals ook hiervoor al enkele keren naar voren gebracht, ook gewoon van een

¹⁷ In de gemeente Utrechtse Heuvelrug is dienaangaande inmiddels een fietspad dat vanaf het Station Driebergen-Zeist door het landgoed Beerschoten-Willinckshof loopt inmiddels met succes van een dergelijke belijning voorzien.

keer- of damwand gebruik kunnen worden gemaakt, zodat ook daar van een minder ruimtebeslag op de aanwezige natuur, inclusief de bestaande bermsloot en bomenrij, sprake zou kunnen zijn (zie eveneens hiervoor onder het 2.3.5 hoofdstuk: '(Bodem) en Water'). In de 'Nota van Antwoord' staat dan aangegeven dat daar o.a. vanuit landschappelijke overwegingen niet voor is gekozen, maar toch blijft de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. van mening dat een uitwerking mogelijk is waarmee een onevenredige aantasting van aanwezige ecologische en landschappelijke waarden kan worden voorkomen. Een dergelijke damwand hoeft niet perse zes meter hoog te zijn om het beoogde effect te bereiken.

Verder zou voor zover goed inpasbaar o.i. een deel van de Varkensbocht, als onderdeel van het: 'Liniepark Rijnsweerd' (zie ook hiervoor onder het Hoofdstuk 2.3.6: 'Ruimtelijke kwaliteit') behouden moeten blijven, niet alleen als wandelpad, maar juist ook vanwege het gebruik als faunapassage voor allerlei kleine diersoorten, zoals kleine marterachtigen, vlinders, libellen.

3. Conclusie

Van de beoogde wegverbredingen van de Ring Utrecht A12/A27 gaat een grote impact op aanwezige waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie uit, evenals op het milieu en aanwezige leefomgevingskwaliteiten.

Aangezien bepaalde alternatieven al vroeg in het planproces zijn afgevallen, terwijl deze o.i. wel degelijk tot een gewenste oplossing hadden kunnen worden gezien, ook gezien de uitkomsten en aanbevelingen diverse adviezen, waaronder de 'second opinion' van het CPB, is in het voorliggende besluit o.i. sprake van een onzorgvuldige besluitvorming.

Ook al aangezien er met de gekozen oplossing een grote aantasting van waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie plaatsvindt, evenals sterk negatieve effecten op het

milieu en de leefomgevingkwaliteiten uitgaan, terwijl er wel degelijk alternatieve oplossingen zijn, die niet alleen natuur- en milieuvriendelijker zijn, maar ook naar verwachting een positieve K/B balans hebben, is er o.i. in het voorliggende besluit wel degelijk van een onevenredige belangenafweging sprake.

Tenslotte moet het voorliggende besluit, ook al aangezien het grote openbare belang onvoldoende is aangetoond, evenals kan worden geconstateerd dat er wel degelijk goede alternatieven zijn, strijdig worden geacht met de daarvoor geldende (wettelijk) (beleids)kaders, waaronder die met betrekking tot de EHS.

In die zin verzoekt de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. u het besluit van de Min van I&M op basis van de door haar gegeven beroepsgronden alsnog te vernietigen.

Hoogachtend,

P. Greeven

B. de Wolf

Afz.: Stichting Milieuzorg Zeist e.o.

P/a: B. de Wolf

Kometenlaan 70

3972 AE Bilthoven

Bijlagen

Bijlage 1: Inspraakreactie Stichting Milieuzorg Zeist e.o. Startnotitie MER

Bijlage 2: Inspraakreactie Stichting Milieuzorg Zeist e.o. PlanMER 1e fase

Bijlage 3: Zienswijze Stichting Milieuzorg Zeist e.o. OTB A27/A12

Bijlage 4: Natuur verbinden en behouden (Werkgroep Faunapassages, 2007)