

Zienswijze van Bewonersinitiatief Laat Lunetten Niet Stikken op het OTB van de Ring Utrecht, A27-A12-A28

Digitaal opgestuurd als bijlage 1, plus aangetekend per post

19 juni 2016

1. Voorafgaand aan de inhoud

- a) Het digitale formulier veronderstelt dat je je betoog op een bepaalde manier indeelt. Dit werkt totaal niet in de praktijk, dus wij sturen de zienswijze gewoon in zijn geheel op als bijlage. Daarnaast versturen wij hem ook per post en aangetekend.
- b) Wij sluiten ons volledig aan bij de zienswijze van Mobilisation for the Environment, die ook door de Stichting Kerngroep Ring Utrecht en Stichting Bewoners Overleg Lunetten is ondertekend en die u al eerder is toegezonden. Dat gaan wij dus niet opnieuw doen, maar de inhoud daarvan is onverminderd van kracht. Als aanvulling daarop vermelden wij nog de onderstaande punten.
- c) Overal waar in de zienswijze van LLNS wordt verwezen naar de zienswijze van de Kerngroep Ring Utrecht, moet dus ook worden gelezen: de zienswijze die is ingediend door Mobilisation for the Environment en mede ondertekend door o.a. de Stichting Kerngroep Ring Utrecht en de Stichting Bewoners Overleg Lunetten.
- d) **Juridisch verzoek:**
H8 water. Wat is het effect op de grondwaterstanden tijdens en na het plaatsen van de damwanden voor het Dak in Amelisweerd. WOB verzoek voor onderzoek dat hiernaar is gedaan.

2. Geluid

Inleiding. U stelt dat het geluid per saldo beter wordt, maar dit klopt niet met de kaarten van het akoustisch ruimtebeslag. Daaruit blijkt dat dit beslag juist groter wordt. En wat heb je aan per saldo (gemiddeld), als diverse situaties juist slechter worden, vooral in het buitengebied. Zoals het gebied ten Zuiden van de A12 bij Lunetten (Wayensedijk/ Koppeldijk), of de herrie in Amelisweerd/ Rhijnauwen. Uit de akoestische kaarten blijkt dat de herrie daar erger wordt en dat het verhaal dat het Dak op de bak geluid zou tegenhouden, niet klopt. Het is maar net over welk gebied je een gemiddelde berekent, of dit positief of negatief uitpakt.

- a) Als de A12/ knp Lunetten verbreed worden, worden de geluidsschermen langs Lunetten grotendeels 12meter hoog. Hoeveel meter hiervan is wal en hoeveel scherm?
- b) In het deelrapport Geluid Specifiek op p38 (p40pdf) wordt gezegd dat overal dichte schermen als uitgangspunt worden gebruikt. Uit het hoofdstuk MMA van MER 2^e fase maken wij op dat er proeven lopen met fijnstof-absorberende schermen. Daar wordt gezegd dat er in Utrecht Zuid geluidsschermen worden geplaatst die de beplanting van deze schermen zullen combineren met een absorberend geluidsscherm. Daarbij hoopt u dat ook deze schermen enigszins fijnstof zullen tegenhouden. Dat is een goed streven, maar daarnaast is er een ander probleem. Bij 12 meter hoge schermen krijg je een flinke slagschaduw in het park. Dat zal een negatieve invloed hebben op de groei van planten en bomen. De belofte was dat Park de Koppel gespaard zou blijven, maar met zo'n slagschaduw zullen alsnog veel planten en bomen ziek worden en

sterven.

Waarschijnlijk zijn deels transparante schermen veel beter m.b.t. vegetatie. Is dit onderzocht? Een combinatie van beide schermsoorten lijkt de beste oplossing.

- c) Voor het plaatsen / kiezen van geluidsschermen moet goed met de bewoners worden overlegd. Transparante (delen van) schermen mogen niet als optie worden uitgesloten.
- d) Hoe voorkomt u dat de hoge geluidsschermen in Lunetten/ Hoograven het geluid naar de Zuidkant van de A12 projecteren, aangezien hier slechts korte geluidsschermen worden geplaatst, en van geringere hoogte?
- e) Mocht de verbreding om wat voor reden dan ook worden uitgesteld, dan mag de wettelijk verplichte geluidssanering beslist niet ook worden uitgesteld. Dat uitstel heeft al veel te lang geduurd, omdat men eerst de verbredingsplannen rond wilde hebben. Mocht de verbreding om wat voor reden dan ook niet door gaan, dan geldt hetzelfde.
- f) Voorafgaand aan de bouw moeten eerst geluidsschermen worden geplaatst. Dit moet een harde eis zijn aan de aannemer. Het is absoluut niet acceptabel als geluidsschermen pas later, of zelfs na de bouw worden geplaatst. Eveneens is het niet acceptabel dat deze beslissing aan de aannemer wordt overgelaten, waarbij waarschijnlijk geld de belangrijkste overweging wordt. Wij herinneren u er opnieuw aan dat wettelijke sanering al een aantal jaren verplicht is, maar wordt uitgesteld. Tijdens de bouw wordt de geluidsoverlast nog veel hoger, dus ook de wettelijke overschrijding.
- g) ter hoogte van Salzburg gaan de geluidsschermen van 7 naar 12m hoogte. Is dit vanwege het folie? Dit betekent meer geluidsbelasting langs de foliebak. Is het weghalen en niet terugplaatsen van de geluidsmuur bij het Zwarte Woud ook vanwege het folie?

Toename geluidsbelasting Zwarte Woud en omgeving.

Zie bijlage 9e deelrapport specifiek, Rekenresultaten gemeente Utrecht, behorende bij het Akoestisch onderzoek OTB/MER 2e fase Ring Utrecht. Hieruit blijkt dat de geluidsbelasting op diverse woningen in deze buurt toeneemt.

1. Bij appartementen wordt alleen op 1,5m hoogte gerekend. Bijvoorbeeld Zwarte Woud 1 en 3, maar het zijn er veel meer.
2. Zwarte Woud 1 en 3: alleen op 1,5m hoogte op NW gevel gerekend, in de luwte, ipv O gevel, waar de weg is. Volgens de kaart is de NW gevel in de luwte en wel zodanig dat de rest van het huis als geluidsmuur dient. Dit is kwalijk, omdat deze huizen het dichtst bij de A27 liggen en ook dichtbij het geluidstek dat de nieuwe brug over de A27 vormt. De huizen aan de Nieuwe Houtenseweg liggen in open verbinding met dat geluidstek. En deze huizen en appartementen liggen ook het dichtst bij de spoorweg. Er is dus fout gerekend. Als er wel goed wordt gerekend, zal de geluidsbelasting navenant toenemen.
3. Er wordt regelmatig op foute windrichtingen/ gevels gerekend. De snelweg ligt oostelijk.
4. Enkele huizen zijn niet berekend op 7,5m hoogte
5. Het is niet duidelijk wat het aandeel snelweg is en wat het aandeel spoorlijn en hoe dit accumuleert. Of de accumulatie überhaupt wel is berekend.
6. De situatie tijdens de bouw is totaal niet meegenomen. Terwijl juist hier jarenlang zwaar wordt verbouwd ivm de foliebak, en wel vlakbij de bebouwing. In deze situatie een geluidsscherm weghalen en geen nieuw scherm plaatsen? Dat is volstrekt onacceptabel.
7. Tussen de flats zitten gaten, dus geluidstekken. Die moeten worden gedicht met een "groen geluidsscherm". Temeer daar een aantal grote bomen die daar nu staan, worden gekapt. Die

bomen worden niet meegenomen in berekeningen, maar werken in de praktijk wel degelijk geluidsdempend. Om het groene aanzicht van de bomen te vervangen, moet het geluidsscherm beplanting krijgen

8. Over de oplossing moet worden overlegd met de bewoners van Zwarte Woud.
9. Het ligt voor de hand dat ook huizen die achter het Zwarte Woud liggen, meer geluidsoverlast krijgen vanwege het weghalen van het scherm en de bomen, en het ontbreken van adequate bescherming tijdens de bouw.
10. Voor adequate bescherming tijdens de bouw moet het geluidsslek bij de nieuwe brug aan weerszijden ook zoveel mogelijk worden gedicht.

3. Luchtvervuiling

- a. De lucht in Lunetten is vervuild door de snelwegen. Alleen fijnstof en NO₂ moeten aan de Europese norm voldoen, maar roet niet, ondanks het feit dat dit de gevaarlijkste component is. Door de toename van het verkeer zal de luchtvervuiling toenemen. Ook omdat na dieseldate duidelijk is dat bijna alle merken auto's vele malen meer stikstofoxiden en CO₂ uitstoten dan de fabrikant opgeeft. En dat ook met roetfilters gesjoemeld kan worden.
- b. De toename van het verkeer zorgt voor meer CO₂ uitstoot, wat in strijd is met het klimaatverdrag en de uitspraak van de rechter in het proces van Urgenda
- c. Wij verwachten een flinke toename van uitstoot van vervuilende stoffen tijdens de bouwperiode, met name ook langs de Waterlinieweg. Extra files, en verstopping, extra vrachtwagens en vervuilende dieselmachines tijdens de bouw. Wij verzoeken u dit te voorkomen, zie onderwerp bouw.

4. Maarschalkerweerd

Op de sportvelden in Maarschalkerweerd sporten veel mensen uit Lunetten. Door de verbreding van de weg wordt hier veel bos gekapt en verdwijnt de bosbuffer tussen A27 en sportvelden. Hierdoor zullen luchtvervuiling en geluidsoverlast toenemen op een plaats waar kinderen en volwassenen er juist veel gevoeliger voor zijn. Tijdens het sporten wordt immers zware inspanning geleverd, en daarbij wordt relatief veel meer vuile lucht ingeademd. Kinderen en pubers zijn bovendien gevoeliger voor luchtvervuiling omdat ze nog in de groei zijn.

Er is een geluidsscherm van 4 en 5m gepland. Zo'n muur werkt ook als luchtscherm. Volgens berekeningen die Rijkswaterstaat ons enkele jaren geleden heeft gegeven, moet je met een factor 10 vermenigvuldigen om te weten tot hoever de vuile lucht wordt tegengehouden. Bij een muur van 4m begint dan de vuile lucht vanaf 40m weer neer te dalen. Bij een muur van 5m op 50m. Dat is precies de afstand waarop sportvelden en atletiekbaan liggen. Dus meer verkeer, meer vuile lucht en dat komt dan precies neer waar jij aan het sporten bent. M.a.w. de gezondheid van de sporters neemt af omdat er meer fijnstof, roet en NO₂ op de sportvelden neerdaalt. Ook al weigert het OTB die gezondheidseffecten te berekenen.

In het hoofdstuk MMA wordt een nieuw soort luchtscherm met beplanting genoemd, dat een deel van het fijnstof zou kunnen opnemen en nu in een proefperiode zit. Plaats dan op zijn minst deze luchtschermen om het effect te beperken.

Wij pleiten voor het plaatsen van deze fijnstof-absorberende schermen bij de sportvelden en de atletiekbaan. Op de kaart in "OTB in Beeld" lijken de schermen voor een muur te staan, zo kunnen ze dus geplaatst worden. En anders moeten er op zijn minst schermen worden geplaatst die

vergelijkbaar zijn met de beplante schermen in Utrecht Zuid. Dit is nodig om de boskap te compenseren.

5. Gezondheid

Citaat uit de MER:

Er is geen eenduidig model om de effecten van geluid en luchtkwaliteit te vertalen naar gezondheid. Waar de ingreep leidt tot een verbetering van de geluidskwaliteit kan zich dit vertalen naar een verbetering van de gezondheid. Kwantificering is echter zeer speculatief, aangezien gezondheid door zeer veel andere factoren wordt bepaald. Derhalve is in de Richtlijnen voor deze fase besloten dat het aspect gezondheid niet afzonderlijk beoordeeld moet worden en hiervoor wordt verwezen naar de effectbepaling op de aspecten geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid, alsmede het MMA.

Dit lijkt ons een vreemde constatering, aangezien er veelvuldig gezondheidsonderzoek plaatsvindt aan universiteiten en onderzoeksinstituten, bij het WHO of in Europees verband. Voorbeelden van onderzoek naar de gevolgen van luchtverontreiniging en geluidsoverlast zijn er ruim voldoende. Bijv. bij het IRAS op de Uithof, een wereldwijd gerenommeerd instituut. Daar wordt o.a. de invloed van luchtvervuiling op de gezondheid onderzocht. Aangezien het daar wel mogelijk is verschillende factoren die invloed hebben op gezondheid te scheiden, kan er best onderzoek naar gedaan worden. Het onderzoeksinstituut ligt naast de deur. De argumenten om geen gezondheidsonderzoek te doen klinken ons in de oren als gelegenheidsargumenten om dit onderzoek te voorkomen.

Wij maken bezwaar tegen het ontbreken van gezondheidsonderzoek, want dat is heel goed op een objectieve manier mogelijk. Dit moet alsnog gedaan worden. Maar dan wel met de juiste cijfers en gegevens over luchtverontreiniging (zie zienswijze Kerngroep Ring Utrecht).

6. Amelisweerd/ Krommerijn gebied en andere natuur/ groen. Dak op de bak.

- **Amelisweerd/ Krommerijngebied.** Dit gebied functioneert als het tweede stadspark van Lunetten. Het ligt zo dichtbij dat je er gemakkelijk naartoe kunt fietsen of lopen. Dat gebeurt dan ook op grote schaal. Ook wordt hier veel hardgelopen, zowel vanuit de atletiekbaan in Maarschalkerweerd als vanuit Lunetten.
Het is absoluut onacceptabel dat opnieuw een flinke strook bos en landschap verdwijnt en het bos wordt verminkt. Dat er slechts 15m bos verloren zou gaan, bagatelliseert het probleem. Voor het Dak op de bak moet zo'n 10m extra worden gekapt. Ten noorden van het Dak moet een nieuwe watergang komen en een nieuw werkpad. Schatting: minimaal 10m extra kap. Bovendien zullen na de kap nog vele bomen extra sterven en ziek worden doordat hun ecosysteem en wortelstelsel is vernield. En doordat ze nu aan de rand van het bos staan en veel meer wind, zon, hagel regen etc. opvangen, zoals blijkt uit het bomenrapport van Copijn. Ook is dit een waardevol stuk bos met eeuwenoude bomen, dat in 1983 speciaal om die reden is gespaard.
Verder is de boscompensatie niet rond en het duurt een eeuw voor nieuw geplante bomen weer op maat zijn. Dat maakt onze generatie dus niet meer mee. Onacceptabel.
De belangen van bewoners van Lunetten en andere inwoners van Utrecht en omgeving worden hier zwaar geschaad.
- De zgn “**Groene verbinding**” oftewel het **Dak op de Bak** is geen vervanging voor Amelisweerd. Er komt slechts 1m grond op waarop geen woudreus wil groeien. Bovendien is dat vervuilde grond van de taluds langs de foliebak, vervuild door autoverkeer en Siberische reuzenberenklauw, zie bodem.

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

7. Bodem

1. In MER 2^e fase, hoofdstuk bodem, wordt gezegd dat men de grond die wordt afgegraven in het talud langs de foliebak bij Lunetten, wil gebruiken als bodem op de Groene Verbinding/ Dak op de Bak. Op deze grond hebben tot voor kort echter grote hoeveelheden Siberische Reuzenberenklauw gestaan. Blijkbaar is de plant bestreden, maar hij begint wel weer op te komen. M.a.w. de wortels zitten nog in de grond. Deze plant is een woekerende exoot die ook giftig is. Als deze grond op het Dak wordt gelegd, bestaat het grote gevaar dat ook hier de Siberische Reuzenberenklauw gaat groeien, en zich vervolgens zal verspreiden naar Amelisweerd. Bovendien geeft dit hoofdstuk zelf ook nog aan, dat wegbermen verontreinigd zijn door autoverkeer. *Hierbij tekenen wij bezwaar aan tegen het gebruik van deze grond voor het Dak op de Bak.*
2. Er wordt gesteld dat er een mogelijk negatief effect is op de oude oeverwal bij de onderdoorgang Krommerijn. *Kunnen deze effecten worden gespecificeerd en wat wordt er gedaan om dit te voorkomen?*

8. Water

- Mer 2^e fase, hfdst water, pg 238, citaat:
De Bak Amelisweerd in rijksweg A27 wordt verbreed en krijgt een dak. Om dit mogelijk te maken zijn damwanden nodig tot ongeveer 8-12 m onder lokaal maaiveld. Het eerste watervoerend pakket ligt ter plaatse van dit knooppunt dieper dan 40 m onder maaiveld. Naar verwachting is er enige barrièrewerking voor de noordwestelijk georiënteerde grondwaterstroming in het eerste watervoerende pakket als gevolg van deze damwanden. Dit effect uit zich door mogelijk beperkt hogere grondwaterstanden aan de zijde van het bos.

*Wat betekent "beperkt hogere waterstanden"? Oude bomen zijn gevoelig voor hogere waterstanden en het gaat hier om een permanente toestand. Is er onderzoek gedaan naar die hogere waterstanden?
Zo nee, dan moet dit onderzoek er alsnog komen.
Zo ja, dan vragen wij hierbij dat onderzoek op- WOB verzoek.*
- In bijlage 3 van deelrapport Water van de MER 2^e fase, wordt aangegeven dat ten Noorden van Amelisweerd de watergang langs de weg verdwijnt. In plaats daarvan wordt afgewaterd op de Krommerijn, lijkt het. Wordt dit water eerst gezuiverd? Zo niet, dan kan de natuurwaarde van de Krommerijn achteruit gaan door vervuiling. *Wij maken hier bezwaar tegen.*

9. Water, folie en risico's

De MER 2^e fase stelt over deelgebied 3: "Er vindt geen grootschalige beïnvloeding plaats van de grondwaterstanden". Geen vernatting, geen verdroging etc.

Het is een gotspe om dit te durven beweren. Dit is namelijk alleen juist als er geen calamiteiten plaatsvinden tijdens het jarenlange werken binnen de foliebak tussen de Koningsweg en Lunetten. U doet alsof er geen bouwperiode is. Als die calamiteiten wel plaatsvinden, kan wel degelijk verdroging of vernatting van de omgeving plaatsvinden. Bijvoorbeeld, maar niet uitsluitend, in Amelisweerd, de volkstuinten aan de Mereveldseweg, park Lunetten, de huizen en gebouwen bij de snelweg in Lunetten en elders. Voor park en bos is vernatting nog veel gevaarlijker dan verdroging.

Ook in het hoofdstuk Bouw worden risico's gebagatelliseerd en weggepraat. De conclusie van het risico-rapport van Witteveen en Bos luidt *niet* dat de risico's beheersbaar zijn. De conclusie luidt telkens dat die beheersbaar zijn **onder bepaalde voorwaarden**. Bijv. *bij de sleufmethode: geen effecten op de omgeving indien de methode op de juiste manier wordt uitgevoerd en de technische risico's niet optreden*. En daar zit nu net telkens de crux.

Ook valt er nog best wat aan te merken op het risicorapport volgens deskundigen die wij hebben geraadpleegd.

Wij vinden het onverantwoord dat een OTB, en straks een TB worden gelanceerd terwijl niet eens duidelijk is hoe dit op een veilige manier kan.

Wat er dan gebeurt, is zichtbaar geworden bij de bouwproblemen en lekkages van de A4 Midden Delfland. Bouwers moffelen problemen weg, en de kwaliteit van de omgeving (o.a. omwonenden, natuur, bebouwing) wordt opgeofferd aan het autoverkeer. De extra kosten voor Rijk en bouwcombinatie worden ook zoveel mogelijk weggemoffeld. Evenals de onderhoudskosten van tientallen jaren een reparatiesysteem onderhouden, waarvan niet eens duidelijk is hoeveel jaar dat kan bestaan. En dan zijn er nog al die andere risicovolle projecten die zijn misgegaan, bijv. Fyra, A15 met haperende Botlekbrug, Noord-Zuid lijn.

Nog steeds is niet duidelijk welke technieken gebruikt zullen worden. Wel worden telkens weer nieuwe risicovolle technieken gelanceerd. De nieuwste daarvan is, voorzover wij weten, dat men een cement-bentoniet damwand langs de foliebak wil maken tot op de onderliggende, zgn. waterdichte kleilaag op 60m? diepte. Dit is NB precies de methode waarmee de A4 Midden Delfland is gaan lekken, waarbij tot 5x de toegestane hoeveelheid water moest worden afgepompt. Heb je eenmaal zo'n "badkuip" om het folie heen gelegd, dan valt die niet meer te verwijderen, met alle gevolgen van dien.

De bestaande folieconstructie maakt dat er altijd sprake is van een unieke -unproven- situatie. Ook al worden op zich beproefde technieken toegepast. Bovendien is geen enkele van de bedachte oplossingen op voorhand op het gehele traject toepasbaar. Dus er moet altijd (tot nu toe) met verschillende technieken worden gewerkt. Die ook nog eens waterdicht op elkaar moeten aansluiten! - Hoe voer je dat uit?

Mocht het project toch doorgaan, ondanks alle bezwaren die worden geuit, dan geldt het volgende.

Noodzakelijk is in ieder geval, maar niet uitsluitend, dat een aannemer het werk pas kan binnen halen wanneer:

1. *in een 100% overeenkomend proefgebied,*
2. *de door de aannemer bedachte techniek(en) zijn bewezen via een objectieve second opinion.*
3. *Gedurende een periode die lang genoeg is om een realistisch beeld te geven. Dus lang, want de bouwperiode is lang.*
4. *Dat de (combinatie) van technieken het gehele traject dekt en*

5. *dat de overgangen van de ene naar de andere techniek (fysiek) letterlijk waterdicht kunnen worden uitgevoerd.*

10. Onderdoorgangen, barrièrewerking, invloed van knp Rijnsweerd

De onderdoorgangen onder vooral de A27 worden sociaal onveiliger, omdat ze langer worden. Daar kun je wel een ontwerp tegenaan gooien met meer inval van daglicht e.d., maar dat maakt het koker-effect niet minder. Bij donker werkt dit niet en je kunt moeilijker wegkomen uit de tunnel als dat nodig is. Bij avond- en nachtwerk is dit belangrijk, denk bijv. aan mensen die in het AZU werken. Ook Lunettenaren werken in de Uithof en worden geschaad in hun belangen.

Ook de barrièrewerking van de snelwegen wordt zo vergroot.

De verhoging van knp Rijnsweerd naar 2 verdiepingen en het aanleggen van een onderdoorgang is lelijk en verstoort de omgeving. Het zorgt voor erg veel herrie en aan de NO kant is geen enkele bescherming. Dat betekent dat recreanten die wandelen in landgoed Sandwijck tussen De Bilt en De Uithof, bij wind uit Z en W richtingen te maken krijgen met volstrekt onacceptabele lawaai-niveaú's en met nieuwe horizonvervuiling. Ook is er langdurige verstoring door wegwerkzaamheden. En worden nu nog waardevolle weidelandschappen ten Zuiden van Sandwijck vernield en vervuild omdat ze voor wegwerkzaamheden worden gebruikt.

Ook Lunettenaren maken gebruik van deze omgeving om te recreëren en worden geschaad in hun belangen.

11.Verkeer

- *We maken bezwaar tegen de ontwerpsnelheid van 120 km/uur. Wel ligt er een besluit dat hier niet meer dan 100km /u mag worden gereden, maar een toekomstige minister kan dit besluit gemakkelijk terugdraaien en er 120/u van maken. Dit is ook gebeurd bij de A2 tussen Utrecht en Amsterdam.*
- Zie verder onder MMA en bouwperiode

12.MMA- Meest Milieuvriendelijk Alternatief

Dit is een interessant hoofdstuk van de MER 2^e fase waarin u allerlei alternatieven en nieuwe technieken noemt. Zo wordt o.a. Dynamisch Verkeers Management genoemd om files te beperken. In het hoofdstuk over Bouw noemt u daarnaast spitsmijden en goede informatievoorziening. Deze week nog heeft de minister bevestigd dat spitsmijden een goed werkende methode is en dat ze die wil voortzetten. Ook staan er interessante nieuwe technieken in om de leefomgeving te verbeteren.

MAAR: al deze methoden en technieken worden alleen gebruikt als verzachtende maatregelen binnen het huidige ontwerp van fors meer asfalt. Daarmee is het geen echt MMA.

Wij maken bezwaar tegen het ontbreken van een echt MMA, dat meer is dan wat mitigerende maatregelen binnen het huidige project. Een MMA dient niet een onderdeel te zijn van het

voorkeursalternatief, maar een apart staand, wezenlijk ander verkeersalternatief. Wij vragen dat deze verschillende nieuwe maatregelen en technieken eerst worden gebruikt om een echt MMA in de praktijk uit te proberen. Dat kan worden gecombineerd met nog andere technieken voor betere doorstroming en verkeersveiligheid, zoals een maximumsnelheid van 80km/u. Dit is alleen maar winst, want als het werkt is het goedkoop en het vermijdt de uiterst risicovolle verbreding in de foliebak.

De commissie MER moet zich hierover buigen, temeer omdat het OTB geen echte oplossing biedt en wel zeer risicovol is, zie hieronder en H8 over folierisico. Ook omdat het CPB in haar second opinion op de MKBA heeft gepleit voor uitstel en no-regret maatregelen. Deze kritische houding tov het uitbreiden van infrastructuur is dit jaar bevestigd in een rapport van CPB en PBL samen met de titel Kanrijk mobiliteitsbeleid. Zie <http://www.cpb.nl/publicatie/kansrijk-mobiliteitsbeleid>

Het OTB geeft zelf aan dat het nieuwe verkeersknelpunten creëert bij knp Oudenrijn en op de A27 ten Zuiden van knp Lunetten. Om die op te lossen moeten vervolgens weer nieuwe wegprojecten worden gelanceerd dan wel uitgevoerd. Hebben we straks ook een knp Oudenrijn van 4 of meer verdiepingen?

Ook het fileprobleem bij de Uithof wordt niet opgelost. De oorzaak is vooral dat het probleem daar in de Uithof zelf zit: stadswegen kun je niet verbreden en dat is ook niet wenselijk. Hetzelfde geldt voor de stad Utrecht: het project trekt meer verkeer aan omdat er meer ruimte komt op de snelwegen. Maar die ruimte is er niet op de wegen in de stad, dus daar komen nog dikkere flessenhalsen. De stad loopt dicht.

Dit zijn geen rationele oplossingen voor een verkeersprobleem, het is denken in vicieuze cirkels. Iedere oplossing creëert nieuwe problemen.

13. Bouwperiode

1. Werkterreinen

- a) **Rode lijst soorten. Wij tekenen bezwaar aan tegen het gebruik van fietspad Tussen de Rails als werkterrein.** In ieder geval langs dit fietspad en mogelijk ook op andere plaatsen in de driehoek staan planten die op de Nederlandse rode lijst staan. Bij de spoedverbreding in 2012 is op de bermen van Tussen de Rails zand opgehoopt voor de bouw. Daardoor hebben diverse planten het onderspit gedolven. Dit mag absoluut niet weer gebeuren, want het gaat om kwetsbare, bijzondere planten die juist hier veelvuldig groeien.
- b) Ook het nieuwe Maarschalkerweerdpad (fietspad) moet open blijven tijdens de bouw.
- c) Als tijdens de bouw onderdoorgangen worden afgesloten, moet daarvoor een vervanging zijn, en wel dichtbij, afgestemd op fietsers.
- d) **Bouwterrein bij inundatiekanaal.** Het Inundatiekanaal zou worden doorgetrokken en de waterwegen worden verbreed. Daarvoor is een bouwterrein aangegeven op de kaart. Dit is zo aangegeven dat de bestaande bomen en planten wel moeten worden vernield. Daarnaast is het volstrekt onduidelijk hoe vrachtwagens en werkmaterieel hier aan de gang moeten zonder de omgeving te vernielen. Dit soort schade moet worden voorkomen en overleg is nodig. Mogelijk staan ook hier planten of dieren op een beschermingslijst. Wij houden ons het recht voor om indien nodig bezwaar in te dienen.

2. **Verkeersveiligheid tijdens de bouw**

De onderzoeken naar het folierisico gaan niet in op de veiligheid tijdens de bouw. Dit is een ontoelaatbare lacune. Wat gebeurt er bijv. als er een damwand omvalt of de weg glad wordt door waterlekkage? En wat gebeurt er als vrachtwagens die geladen zijn met gevaarlijke stoffen, dan wel gassen, getroffen worden door een omvallende damwand, een hijskraan die iets laat vallen, etc. Of bij botsingen ten gevolge van wegversmallingen bij de bouw?

Wij vinden dat zo'n onderzoek er alsnog moet komen.

3. **Verkeer tijdens de bouw**

Citaat uit MER 2^e fase, hoofdstuk bouw, pg 310:

Meer congestie op het hoofdwegennet betekent dat er een toename van de verkeersdruk op het onderliggend wegennet zal optreden. Omdat deze wegen in de spits ook intensief worden gebruikt is de ruimte voor uitwisseling naar het onderliggend wegennet niet groot. Het negatief effect op het onderliggend wegennet is derhalve beperkt.

Deze conclusie is uiterst merkwaardig. De praktijk in Utrecht leert, dat als er files zijn op de snelwegen vanwege een ongeluk, alle belangrijke wegen in de stad verstopt raken omdat auto's naar stadswegen uitwijken. Er is dan dus nog heel veel ruimte om meer auto's op stadswegen te krijgen in de spits, ook al zijn die wegen al druk. Er dienen dus maatregelen te worden genomen. De beste maatregel is natuurlijk: files tijdens de bouw voorkomen door de verbreding af te blazen, maar dan wel de verkeersmaatregelen te nemen die u zelf voorstelt, volgens onderstaand citaat.

Effectbeperking is mogelijk door middels actief mobiliteits- en verkeersmanagement weggebruikers tijdens de spits te stimuleren om niet te reizen of een andere vervoerwijze of tijd te kiezen (zie ook paragraaf 16.4).

- a) .Tijdens de bouw moet er zorg voor worden gedragen dat het **autoverkeer uit Lunetten** weg kan. Er is maar 1 uitvalsweg via de Waterlinieweg en die moet bereikbaar blijven, ook voor ziekenauto's e.d.
- b) Wij voorzien zware verstopping op de **Waterlinieweg** tijdens de bouw. Dit moet worden voorkomen.
- c) De **fietsbrug over de Krommerijn** in Maarschalkerweerd moet worden gerealiseerd, voor de onderdoorgang of bovenpassage wordt afgesloten om hinder voor wandelaars, fietsers en de atletiekvereniging te voorkomen. In voorwaarden voor aannemer opnemen.
- d) **Barrierewerking Knooppunt Lunetten**. Er moeten altijd 2 verbindingen richting Houten openblijven, om ernstige hinder voor fietsers en ander langzaam verkeer te voorkomen. Dit moet in de voorwaarden aan de aannemer opgenomen worden.

4. **Bouwhinder**

- a) **Geluid en trillingen.**
 - a. Er mag niet gebouwd worden voordat is onderzocht wat de werkelijke hinder is. Leg eerst maar eens een goed uitgewerkt bouwplan neer, alvorens te beloven dat aan de wettelijke normen wordt voldaan. Er is geen rechter die tijdens bouwprojecten in de praktijk kan toetsen, na het TB. Dus een wassen neus, zoals blijkt uit vele bouwprojecten voor die van de Ring Utrecht.
 - b. Voordat begonnen wordt met bouwen, moeten eerst fatsoenlijke geluidsschermen worden geplaatst. Ook op het Zwarte Woud. Zet dat als voorwaarde in de opdracht aan de aannemer, dat is tenminste geen wassen neus.

- b) **Luchtvervuiling.** In de opdracht aan de aannemer moet staan dat hij schone bouwmachines moet inhuren, geen diesel. Er zijn best schonere bouwmachines, dus dit kan en gebeurt ook al bij opdrachten van de gemeente.
- c) **Werktijden.** Er mag niet gewerkt worden op ongebruikelijke tijden, om jarenlange hinder en stress bij bewoners te voorkomen. Dus geen 24/7 en ook geen 6-22 u. Ook voor dieren in park en bos is dit zeer belastend. In opdracht aan aannemer opnemen als voorwaarde.
- d) Normale werktijden voorkomen ook **lichthinder**.

14. Zienswijze Kerngroep Ring Utrecht

De overige bezwaren zijn verwoord in de zienswijze van de Kerngroep Ring Utrecht, die u eerder is toegezonden. Wij sluiten ons volledig bij deze zienswijze aan. Ook het onderwerp Luchtkwaliteit zit daar in.

De bezwaren van onze zienswijze van MOBilisation for the Environment van 19 juni, mede namens St. Bewoners Overleg Lunetten en St. Kerngroep Ring Utrecht ingediend, gelden hier onverminderd en moeten hier als herhaald en ingelast worden beschouwd.

15. Conclusie

Het project haalt zijn eigen doelstellingen niet op het gebied van verkeer en leefomgeving en is daarnaast uiterst risicovol. De bouwperiode is zeer lang, 8 jaar, vooral bij Lunetten, met grote kans op uitloop vanwege de risico's. De bouwperiode zorgt voor jarenlange geluids- en andere hinder en verkeers- en bereikbaarheidsproblemen. Mocht er iets mis gaan bij het bouwen in de foliebak, dan kan het zijn dat Utrecht totaal onbereikbaar wordt, zowel per auto als per trein. Het project is duur, de kosten zijn hoger dan de baten bij de huidige economische modellen en bijbehorende verkeerscijfers. Die overigens door u niet zijn gebruikt, en daardoor vallen de filecijfers extreem hoog uit, zie zienswijze Kerngroep. Het CPB stelde uitstel voor in haar second opinion, wat de minister heeft genegeerd. Enzovoort. Conclusie: wij vinden dat dit project moet worden afgeblazen.

Bijlagen

1. Deze zienswijze als opgemaakt document
2. Handtekeningen van bestuur Bewoners Overleg Lunetten
3. Digitaal uittreksel Kamer van Koophandel.
LET OP: Alleen voor het gemak, het gecertificeerde papieren uittreksel is u al eerder toegezonden met de zienswijze van de Kerngroep Ring Utrecht, samen met de overige noodzakelijke documenten
4. Bewijs van het per post aangetekend verzenden van deze zienswijze, op ma 20 juni.