



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Nota van Antwoord – Deel II specifieke beantwoording - bijlage Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht

Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.



Leeswijzer voor Bijlage I van de Nota van Antwoord Deel II

Hoofdstuk 3 van de Nota van Antwoord bevat de specifieke beantwoording van de zienswijzen. Dit hoofdstuk is geactualiseerd ten opzichte van de Nota van Antwoord uit 2016, wat betekent dat het antwoord op de zienswijzepunten in sommige gevallen is gewijzigd ten opzichte van het antwoord uit 2016. Voor de volledigheid is voor de zienswijzepunten waarvan de beantwoording is gewijzigd, in deze bijlage het oude antwoord opgenomen. Let op: deze bijlage is dus niet een complete weergave van de Nota van Antwoord uit 2016, maar bevat alleen de oude antwoorden op zienswijzepunten die in de Nota van Antwoord 2020 zijn gewijzigd.

ID	nr.	Zienswijzepunt	Antwoord
ZWE-00001	2	Dat het verkeer door de bak bij Amelisweerd blijft groeien, zoals in de toelichting bij het ontwerpbesluit wordt beweerd, is totaal niet relevant. Het gaat immers om de intensiteit tijdens de spits. Tellingen van nota bene uw eigen RDW wijzen uit dat die intensiteit in 2015 lager lag dan in 2014. De automobilist mijdt de spits. Het zou toch raar zijn dat u nu de automobilist gaat verleiden weer in de spits te gaan rijden? Dat is het paard achter de wagen spannen.	Nut en noodzaak van het project is niet alleen gebaseerd op de meest recente verkeersontwikkelingen, maar is er vooral op gericht de structurele bereikbaarheidsproblemen op de lange termijn op toekomstvast wijze aan te pakken. Dat veel automobilisten in de huidige situatie de spitsperiode mijden omdat de filedruk te groot is, is een situatie die ongewenst is. Overigens wordt opgemerkt dat bij het samenstellen van het maatregelenpakket voor de Ring Utrecht nadrukkelijk rekening is gehouden met de verwachte intensiteit/capaciteit verhouding tijdens de spitsperiodes in het planjaar 2030.
	4	Dit project trekt autoverkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen, en ook op de andere wegen. Om die reden mag u dit project niet voortzetten. Ik stel voor dat u op de Ring een snelheid van 80 invoert. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken, dus binnen de bak.	Het project Ring Utrecht heeft onderzocht of bij het hanteren van een snelheid van 80 km/uur er een ontwerp mogelijk is waarbij de Bak Amelisweerd niet verbreed hoeft te worden. De conclusie is dat dit niet op een verkeersveilige manier mogelijk is. De Commissie Schoof heeft in haar rapport "Besluitvorming verbreding A27; De bak in Amelisweerd" (maart 2013) dit bevestigd. Voor een uitgebreide toelichting, zie hoofdstuk 5 uit de Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerpbesluit (2005 – 2016). In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd. Het project Ring Utrecht heeft onderzocht of bij het hanteren van een snelheid van 80 km/uur er een ontwerp mogelijk is waarbij de Bak Amelisweerd niet verbreed hoeft te worden. De conclusie is dat dit niet op een verkeersveilige manier mogelijk is. De Commissie Schoof heeft in haar rapport "Besluitvorming verbreding A27; De bak in Amelisweerd" (maart 2013) dit bevestigd. Voor een uitgebreide toelichting, zie hoofdstuk 5 uit de Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerpbesluit (2005 – 2016). In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbetert. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.
	6	Een hoger gebruik van fiets en OV leidt tot een verbetering van de gezondheid. Het leidt niet tot verslechtering van de luchtverontreiniging. Daarom is stimuleren van het openbaar vervoer en het aanpassen van werk- en schooltijden om de spits te ontlasten verre te prefereren boven verbreding van de Ring.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen). Het aanpassen van werk- en schooltijden valt buiten het mandaat van dit project.
	7	Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.
	9	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het wanneer bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.

			Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
	11	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.
ZWE-00002	3	In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.	Compensatie van natuurwaarden vindt plaats binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving. Het ruimtebeslag dat het project legt op beschermde gebieden (ecologische hoofdstructuur = EHS) wordt gecompenseerd. Samen met regiopartijen (Provincie Utrecht, gemeenten, natuur beherende organisaties) is gezocht naar geschikte locaties voor de compensatie van EHS. Versteving van de bestaande EHS is daarbij een van de uitgangspunten geweest. EHS-compensatie vindt bij voorkeur plaats op gronden die daarvoor in aanmerking komen zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013-2028. Dit betekent dat EHS-compensatie buiten de bestaande EHS (maar wel daaraan grenzend) en bij voorkeur binnen de zgn. groene contour plaatsvindt.
	5	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd. Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren indien u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). Eventuele gevolgen voor de omgeving ten gevolge van een mogelijke beïnvloeding van de grondwaterstand gedurende de bouw worden tevoren in kaart gebracht en gedurende de bouw gemonitord, dit is de gebruikelijke werkwijze bij alle projecten van Rijkswaterstaat. Er wordt ernaar gestreefd deze beïnvloeding zo klein mogelijk en het effect nihil te houden. Mocht er onverhoopt iets misgaan zijn er de gebruikelijke regelingen voor schadeafhandeling.
	6	Dit plan is allang achterhaald door moderne ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit. Allerlei vormen van slimme bereikbaarheid en gezamenlijk of collectief autogebruik zijn niet meegenomen in de onderbouwing van plan of mogelijke alternatieven. Veel verkeerskundigen zijn er al van overtuigd dat de ontwikkeling van slimme vormen van mobiliteit dit soort enorme verbredingsplannen compleet achterhaald maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (2.2.1 verkeersprognoses en 2.2.2 gebruik toekomstscenario's). De meest recente inzichten over moderne/toekomstige ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit zijn verwerkt in de verkeersmodelberekeningen. Ook de Commissie m.e.r. geeft in haar eindadvies aan dat van de meest recente inzichten is uitgegaan. Nut en noodzaak van het project is nader onderbouwd in hoofdstuk twee van het tracébesluit.
	9	Waar geluid van een spoorweg kan reflecteren tegen geluidsschermen, die u in dit project verhoogt, moet u die weerkaatsing betrekken in de berekeningen. Dat is niet overal gedaan en daarom moet u dat corrigeren.	Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidsscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidsscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidsscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27. Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidsscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en

			<p>deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidsscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>
ZWE-00003	3	<p>2. Uitgangspunten in het voorproces</p> <p>De Startnotitie Ring Utrecht leed, zoals ik in de eerder genoemde brief al had aangetoond, aan vele euvels, met als belangrijkste dat de uitgangspunten verkeerd waren. Deze werden namelijk (in §4.1 en 4.2) geheel geformuleerd in termen van de gewenste doorstroming van autoverkeer, in plaats van de bereikbaarheid in het algemeen, of nog beter: het percentage van de mobiliteitsbehoefte van mensen dat bevredigd wordt. Daarbij werd de groei van het autoverkeer als een gegeven gezien in plaats van iets wat door beleid beïnvloedbaar is, onder meer door het aanleggen van autovoorzieningen dan wel voorzieningen voor andere vervoerswijzen (fiets, openbaar vervoer), door prijsbeleid en door het terugdringen van de behoefte aan reiskilometers in de spits door lokatiebeleid, reistijdenspreiding enz.</p> <p>Hoewel in de MER 1e fase (en de voorafgaande Richtlijnennotitie) de doelstelling breed werd geformuleerd als 'het verbeteren van de bereikbaarheid van de regio Utrecht', hadden de geformuleerde, te onderzoeken bereikbaarheidsproblemen wederom alle betrekking op de doorstroming van het autoverkeer. De optie 'laat die automobilisten die zo nodig in de file willen staan in hun eigen sop gaar koken, zolang er maar goede alternatieven zijn om op je bestemming te komen' ontbrak. Met andere woorden, automobilititeit werd als doel op zich gezien. Wat misschien ook voor de hand ligt omdat de stukken in kwestie geschreven zijn door de afdeling op het ministerie die haar bestaansrecht aan het automobilisme ontleent.</p> <p>Hoewel uw ministerie in de vervolgstappen van de afgelopen jaren wel het alternatief 'Niet Verbreden' heeft meegenomen als optie en daar allerlei berekeningen op heeft losgelaten, heeft dit alternatief gegeven de verkeerde probleemstelling geen eerlijke kans gekregen. Het onafhankelijk opererende CPB heeft wél geconcludeerd dat de maatschappelijke kosten van de asfalteringsplannen hoogstwaarschijnlijk groter zijn dan de baten.</p> <p>Ook merkwaardig is dat bij de kosten van de verschillende alternatieven in de MER voor 'Niet Verbreden/OV++++' en 'alternatief Kracht van Utrecht' de kosten van goede OV-voorzieningen werden meegerekend, terwijl deze voor de asfalteringsopties niet zijn meegerekend. Dit suggereert dat het ministerie (dat toch niet alleen het Ministerie van Autoverkeer heet te zijn) bij deze alternatieven de OV-reiziger in de kou laat staan, wat gezien de vele klachten van OV-gebruikers over vertragingen en volle treinen een verkeerde, maatschappelijk onverantwoorde keus is. Als het ministerie (los van welke plannen het ook los laat op de A27 en andere autowegen) fatsoenlijk verkeer- en vervoersbeleid zou voeren, zou het tóch een tramnetwerk en een spoorlijn naar Breda aanleggen, om maar een voorbeeld te noemen. Het is belachelijk om de kosten zo scheef te vergelijken.</p> <p>De kern van mijn zienswijze is dan ook dat u terug naar af moet. Schop de autofreaks op het ministerie eruit (inclusief uzelf) en kijk opnieuw (te beginnen met een nieuwe Startnotitie), maar nu met een open blik, naar de manieren waarop de behoeften en mogelijkheden in de regio Utrecht op elkaar af te stemmen zijn.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen)</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>In de milieu-effectrapportage eerste fase is het effect van rekeningrijden onderzocht in het alternatief "De Kracht van Utrecht". Dit alternatief bleek onvoldoende probleemoplossend. Twee onafhankelijke commissies (de Commissie m.e.r. en de commissie Schoof) hebben geoordeeld dat de onderbouwing om dit alternatief af te laten vallen goed is en dat het proces zorgvuldig is uitgevoerd. Er is dus geen aanleiding om deze alternatieven opnieuw te onderzoeken. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit zoals nu voorligt. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>De uitgangspunten van de studie zijn vastgesteld in de startnotitiefase in overleg met de betrokken overheden. De optie "laat de automobilist in zijn sop gaarkoken" is daarbij niet opgenomen als te onderzoeken alternatief in de milieu-effectrapportage. Van de alternatieven die onderzocht zijn, is gekeken naar de kosten van dit alternatief in relatie tot het beschikbare budget. Van de alternatieven NietVerbreden/OV+++ , Kracht van Utrecht is derhalve gekeken naar de kosten van de in de alternatieven genoemde extra tram en spoorlijnen. Voor de alternatieven West en Oost, die in dezelfde fase afgewogen zijn, zijn kosten voor de aanleg van deze oplossingen opgenomen. Het Centraal Planbureau heeft het maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) voorzien van een second opinion en geconcludeerd dat de kwaliteit van de MKBA goed is. Het Centraal Planbureau heeft ook een aantal beleidsmatige aanbevelingen gemaakt, in de brief aan de kamer op 13 juni 2014 heeft de minister beschreven hoe zij met deze aanbevelingen omgaat. In het debat van het AO-MIRT (Algemeen Overleg- Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport) van juni is deze brief besproken en heeft niet geleid tot beleidsveranderingen. Daarmee is de voorkeursvariant vastgesteld.</p>
	5	<p>4. Maximumsnelheid en het aantal rijstroken</p> <p>Na verloop van tijd ging de discussie wat betreft de A27 vooral nog over de vraag of deze zes dan wel zeven rijstroken zou moeten gaan tellen (2 x 6 of 2 x 7 zelfs, een moeilijk voorstelbare zee van asfalt). Veel automobilisten zullen de weg met een groter aantal rijstroken minder overzichtelijk</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur).</p> <p>Het toekomstige systeem van de Ring Utrecht is gebaseerd op ontweven. Richtingen en bestemmingen worden hiermee voor de knooppunten uit elkaar gehaald en het weven van verkeer</p>

	<p>vinden. Houd u daar wel rekening mee? Bij het vergelijken van de twee varianten was minstens één uitgangspunt onjuist: er werd bij voorbaat uitgegaan van een maximumsnelheid van 120 km/u, in plaats van de beide opties bij verschillende maximumsnelheden te vergelijken. Nu is er het afgelopen decennium herhaaldelijk door de grote steden gevraagd om een verlaging van de maximumsnelheid op naburige wegen tot 80 km/u, vanwege de schade die hogere snelheden aanricht aan de gezondheid van veel omwonenden. Wat ligt er dan meer voor de hand om beide argumenten te combineren en (als u dan zo nodig de wegen wil verbreden) te kiezen voor dat alternatief van 80 km/u? U hebt natuurlijk het recht om slecht beleid te voeren, maar u moet er ook rekening mee houden dat uw opvolgers er anders over denken en 80 km/u wél een passende snelheid vinden voor mensen die zo nodig met een auto door stedelijk gebied willen sjezen. In dat geval zou die verbreding tot 2 x7 rijstroken dus zelfs puur technisch niet nodig zijn! Wat voor fetisjisme zit er achter uw snelheidseis? Het snelheidsverschil levert immers over een afstand van enkele kilometers maar een tijdsverschil op van 1 of 2 minuten. Dat maakt op een tocht maakt van een half uur of meer toch bijna niets uit? En autosnelwegen zijn toch juist bedoeld voor zulke langeafstandsritten? Of moet de snelheid zo hoog zijn om de weg een geloofwaardige optie te maken in het lokale verkeer? Men wil immers dat auto's om de stad heen rijden om de lokale wegen te ontlasten. Maar voor lokaal verkeer kunnen de meeste mensen ook gewoon de fiets pakken!</p>
<p>7</p>	<p>5. Concrete nadelen Tot nu toe heb ik vooral algemeenheden gebezigd, omdat het proces zoals gezegd al mis ging bij het algemeenste punt, het doel van het project. Naast principiële bezwaren en de aan het eind van §1 genoemde zorgen over de verre toekomst, zijn echter ook de directe nadelen van uw plannen van belang, zoals: het verslechteren van de luchtkwaliteit, die nu al op het randje is; dit valt niet te rechtvaardigen met verwijzingen naar het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, aangezien dit programma tot doel had om de luchtkwaliteit in 2015 aan de EU-normen te laten voldoen (normen die zoals bekend slapper zijn dan die van de Wereldgezondheidsorganisatie), terwijl de plannen voor de Ring Utrecht betrekking hebben op de toekomst;</p>
<p>10</p>	<p>de gevolgen en risico's van de aanleg voor het grondwater, zowel voor huizen en andere bouwwerken als voor landbouw, planten en dieren;</p>
<p>11</p>	<p>het kappen van bomen: het planten van nieuwe bomen is slechts magere compensatie als er zoveel oude, eerbiedwaardige bomen omgaan; dat heeft niets met verantwoord bosbeheer te maken; – het idee dat je het kapotmaken van een landschap zoals zich dit in eeuwen tijd heeft ontwikkeld, zomaar kunt goedmaken door ergens anders 'natuur' te maken; er is al te weinig groen overgebleven en het gaat niet alleen om een boom hier of daar, maar om het ecosysteem als geheel, evenals de cultuurhistorische waarde van de landgoederen! bovendien is het de vraag op welke plaatsen serieuze compensatie mogelijk is in de omgeving: veel gebieden zijn volgebouwd zodat compenserende maatregelen daar nooit dezelfde waarde zullen krijgen als wat er verloren gaat, andere gebieden zijn nu al ecologisch en landschappelijk waardevol, zodat de compensatie een sigaar uit eigen doos is. – de gevolgen voor beschermde of waardevolle planten en dieren, zoals kevers, vlinders en andere insecten, vleermuizen, (weide)vogels, paddestoelen en mossen; het gaat daarbij niet alleen om directe schade als gevolg van het verdwijnen van hun leefgebied op de plek van het tracé, maar ook om de milieuschade in de wijde omgeving als gevolg van zowel de bouw van de weg als het toenemende verkeer erop.</p>

	18	Daarnaast verzoek ik u dringend om, mocht u graag geld besteden aan autoverbindingen, de geplande aanpassing van de NRU prioriteit te geven. Het geld dat u in de tussentijd niet aan de A27 besteedt, kunt u mooi gebruiken om deze aanpassing ook te doen zoals het hoort, dus goede verbindingen tussen Overvecht en het Noorder Park aan gene zijde op meer plaatsen dan in de huidige NRU-plannen en een verdiepte/overdekte inpassing van deze weg.	De aanpassingen van de Noordelijke Ring Utrecht worden beschouwd in het project Noordelijke Ring Utrecht (NRU). De volgorde van projecten in de tijd staat weergegeven in het MIRT projectenboek waarin het Ministerie van Infrastructuur en Milieu alle projecten weergeeft op het gebied van Infrastructuur, Ruimte en Milieu. Binnen het project Ring Utrecht wordt geen besluit genomen over de fasering van het project NRU. Het tijdstip van uitvoeren van het project NRU is meerdere malen besproken in de Tweede Kamer bij de MIRT behandeling, maar moties om dit project naar voren te halen zijn niet aangenomen.
ZWE-00004	2	Wij wonen slecht een paar honderd meter van de A27 vandaan en toch heel groen, het is een natuur paradijsje waar onze kinderen in opgroeien. Ik zou het vreselijk vinden als hun kinder haren verpest gaan worden door een lange bouw periode die tot overlast in lawaai en ongezonde stof leidt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering). In de milieu-effectrapportage is berekend en aangetoond dat de luchtkwaliteit bij de woning van indiener door het project niet wezenlijk veranderd. In de bouwperiode kan sprake zijn van een periode van geluidhinder vanwege de verbreding van de weg en het bouwen van het geluidscherm. Stofhinder wordt op de aangegeven afstand van een paar honderd meter niet verwacht. In het realisatiecontract worden hiertoe voorzorgsmaatregelen opgenomen.
ZWE-00005	1	Er is onvoldoende rekening gehouden met de gebruikers van de fietsoversteek over het Merwedekanaal langs de A12. Er wordt tevens geen aandacht geschonken aan het beperken van de hinder voor de roeiverenigingen tijdens de bouw. Onze locatie, pal naast de A12, en onze activiteiten die zich uitsluitend afspelen op het Merwedekanaal en op onze accommodatie aan de Verlengde Hoogravenseweg 13, geven hier wel alle aanleiding toe. Over het hoofd gezien belang: De belangen van de roeiverenigingen zijn niet meegenomen.	In het ontwerp van de nieuwe fietsbrug over het Merwedekanaal zijn hellingbanen opgenomen. In de beschrijving van de verbinding in hoofdstuk 8 van het Landschapsplan is per abuis een trap beschreven. In de Nota van Wijziging is dit aangepast.
	4	Oversteek Merwedekanaal langs A12 De verbinding tussen de roeiverenigingen en de westzijde van het Merwedekanaal (Zeehaenkade) loopt over een pad naast de A12. Dit pad wordt dagelijks gebruikt door onze leden. De hellingbanen die toegang geven tot het pad over het viaduct zijn van bijzonder belang omdat onze coaches met de fiets coachen. Wij stellen dan ook voor om van het pad over het viaduct een volwaardig fietspad te maken, inclusief hellingbanen. Deze aanpassing in het ontwerp past ook bij de ambities van de gemeente Utrecht zoals genoemd in onder andere het Verstedelijkingsperspectief A12 Centraal. Naast deze functionele wens willen wij tevens benadrukken dat het pad langs de A12 de enige directe openbare verbinding is tussen onze accommodatie aan de Verlengde Hoogravenseweg en ons roeiwater. De andere directe verbinding, via de onderdoorgang naar het fietspad parallel aan het Merwedekanaal, is immers privaat terrein. De in het OTB opgenomen ontwerpsspecificaties (een oversteek voorzien van trappen met fietsgoten) leiden er toe dat deze oversteek niet meer per fiets kan worden overstoken. De fiets aan de hand meenemen is niet altijd en voor iedereen een optie. De oversteek wordt niet alleen gebruikt door onze leden, maar ook door bewoners van de wijk Hoograven, dikwijls per fiets, brommer of met een kinderwagen. Het verdwijnen van de hellingbanen leidt tot een verlegging van een deel van de verkeersstroom (met name brommers en elektrische fietsen en kinderen en ouderen die hun fiets niet door een fietsgoot omhoog kunnen rijden) naar de Liesboschbrug (Nieuwegein). Deze oversteek is onoverzichtelijk, dus gevaarlijk, doordat de helling van het brugdek het uitzicht op de weg (De Liesbosch) beneemt. Dit argument betreft zowel onze leden als andere gebruikers van de oversteek. Wij vragen Rijkswaterstaat om de huidige uitvoering van de oversteek mét hellingbanen te handhaven. Ook vragen wij om te onderzoeken of de oversteek als volwaardig fiets/voetpad kan worden uitgevoerd. Wij wijzen erop dat het verdwijnen de oversteek in de huidige vorm leidt tot verkeersveiligheid voor de gebruikers in het algemeen en voor onze leden in het bijzonder. Daarnaast verzoeken wij Rijkswaterstaat om tijdens de werkzaamheden aan de A12 altijd één toegang tot het Merwedekanaal vrij te houden: de onderdoorgang richting Liesboschpad of de oversteek over het Merwedekanaal richting de Zeehaenkade. Worden beide toegangen afgesloten dan kunnen onze roeiers niet worden gecoacht. Dit leidt tot onveilige situaties voor roeiers en andere gebruikers van het Merwedekanaal.	In het ontwerp van de nieuwe fietsbrug over het Merwedekanaal zijn hellingbanen opgenomen. In de beschrijving van de verbinding in hoofdstuk 8 van het Landschapsplan is per abuis een trap beschreven. In de Nota van Wijziging is dit aangepast. Deze verbinding is als een volwaardig fietspad vormgegeven. Het verzoek om minimaal een toegang tot het Merwedekanaal open te houden tijdens de werkzaamheden is een begrijpelijke. Dit punt zal als aandachtspunt meegenomen worden bij het opstellen van het 'minder hinder' plan tijdens de uitvoering.

5	<p>Hinder roeiverkeer tijdens uitvoering werkzaamheden</p> <p>Het afsluiten of versmallen van het Merwedekanaal ter hoogte van de A12 leidt tot hinder voor het roeiverkeer. Wij verzoeken Rijkswaterstaat daarom om het Merwedekanaal niet te gebruiken bij de werkzaamheden aan de A12. Mocht het gebruik van het Merwedekanaal wel noodzakelijk zijn, dan verzoeken wij om tijdig ingelicht te worden over de momenten waarop het kanaal geheel of gedeeltelijk wordt afgesloten. Wij kunnen dan onze leden informeren.</p> <p>Mocht het Merwedekanaal worden gebruikt door pontons en dergelijke, dan verzoeken wij Rijkswaterstaat om het vlot voor onze gebouwen bereikbaar te houden en tevens een brede doorgang richting Utrecht vrij te houden voor de roeiers. Voor het drukke tweerichtingsverkeer bij ons roeivlot, en het kunnen keren van roeiboten, is een minimale vaarbreedte van 20 meter noodzakelijk.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zorgen over de hinder die ontstaat als gevolg van de wegverbreding zijn begrijpelijk. Op de wijze waarop het zoveel mogelijk voorkomen van hinder voor de roeiers wordt meegenomen in het contract en de gunningscriteria wordt verwezen naar de algemene passages over bouwhinder. Echter, vanuit uw specifieke situatie ligt het in de rede dat Rijkswaterstaat met u in gesprek gaat om uw specifieke wensen en verzoeken zo scherp mogelijk in beeld te krijgen en te kijken of en hoe deze kunnen worden meegenomen.</p>
ZWE-00007	<p>1</p> <p>Al jaren hangt als een zwaard van Damocles de verbreding van de A27 c.a. boven het hoofd van mij en mijn buurtgenoten in Rijnsweerd in Utrecht. Gevangen in de driehoek A27, A28 en de Waterlinieweg is de overlast van geluid maar met name uitstoot groot. Dit is te merken aan vuile ramen (zwarte pikkels die er niet af gaan) en aan de neerslag van uitstoot in de tuin. Bij het snoeien van bomen en planten komt zoveel stofachtige massa vrij, dat ik niet zonder enorme hoestbuien en benauwdheid het snoeiwerk kan doen. Ik maak mij daardoor zorgen over de gezondheid van mijn gezin, mijn omgeving (waaronder een basisschool met kinderopvang) en mij. De aanleg van extra rijbanen zijn daardoor voor mij onverteerbaar, reden voor mij om deze zienswijze in te dienen.</p> <p>De luchtkwaliteit in de regio Utrecht voldoet nog maar nauwelijks aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO-norm voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te ontgiften. Verbreding van de Ring Utrecht zal een aanzuigende werking hebben op verkeer door en om de stad. Ook zullen de achtergrondconcentraties van de gifstoffen stijgen. Hierdoor zal de lucht nog ongezonder worden. Het aantal mensen in de stad dat vroegtijdig sterft en/of ziek wordt zal dramatisch toenemen. Verder is het ook zeer waarschijnlijk dat door de toename van NO2 uitstoot die het resultaat zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen zal voldoen. Het is verder volstrekt onacceptabel dat u nog steeds uitgaat van de EU. Als overheid heeft u de plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Nu ook andere mogelijkheden ter beschikking staan om het verkeer beter te moduleren, is het onrechtmatig om een middel te kiezen dat de volksgezondheid en de leefbaarheid in gevaar brengt. Verbeter de bereikbaarheid van de regio door voorzieningen voor fiets en openbaar vervoer te verbeteren, samen te werken met 'Beter benutten' en afspraken te maken met de bedrijven in de omgeving. Meer snelwegen werken alleen maar averechts, want die trekken auto's aan die vervolgens de binnenstad verstoppen, en het leefklimaat daar verslechteren.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Om te bereiken dat de lucht schoner wordt en voldoet aan de Europese luchtnormen zijn verschillende maatregelen nodig. De EU zet in op de voortdurende aanscherping van de emissie-eisen voor nieuwe personenauto's, bestelauto's en vrachtwagens (euronormen) die bijdragen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit langs wegen. Deze eisen zorgen ervoor dat nieuwe personenauto's en vrachtauto's schoner zijn dan oudere voertuigen. De EU zet ook in op minder uitstoot van industrie, scheepvaart en landbouw. Daarnaast worden landelijke, regionale en lokale maatregelen genomen. Het rijk zet in op belastingvoordelen voor schonere auto's en stimulering van schonere vrachtauto's en bussen. Provincies zorgen voor schonere bussen. Gemeenten voeren milieuzones in voor vrachtverkeer, ontmoedigen vervuילend vervoer en zorgen voor groene golf verkeerslichten. RWS stimuleert telewerken, carpoolen en plaatst schermen. Het NSL maatregelpakket wordt jaarlijks bijgesteld.</p> <p>Onderdeel van het NSL is de jaarlijkse monitoring. Als onderdeel van de monitoring worden jaarlijks met de monitoringstool berekeningen uitgevoerd van de concentraties in het achterliggende kalenderjaar en van de prognosejaren van het NSL (2015, 2020 en 2030). Metingen zeggen alleen iets over de huidige situatie en niet over een toekomstig effect. Indien uit de monitoring blijkt dat de geplande of getroffen maatregelen niet voldoende effectief zijn, zullen er binnen het NSL extra maatregelen worden genomen om de (dreigende) normoverschrijdingen weg te nemen. In de NSL monitoring worden de concentraties fijn stof en stikstofdioxide in kaart gebracht op basis van modelberekeningen en metingen. De luchtkwaliteit in Nederland wordt continu gemeten met het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML) door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Voor een overzicht van de meetpunten zie www.rivm.nl/lml. Modelberekeningen zorgen voor een geografisch meer gedetailleerd en beter dekkend totaalbeeld van de luchtkwaliteit dan mogelijk is op basis van alleen metingen op een beperkt aantal meetlocaties. De metingen vormen een essentiële basis voor de ijking van modelberekeningen. Het RIVM stelt jaarlijks een rapportage op met de resultaten van de monitoring. Deze rapportages zijn in november/december openbaar. De rapportages van de jaarlijkse monitoring zijn te vinden op www.nsl-monitoring.nl.</p> <p>In uw zienswijze stelt u dat meer inzet op het verbeteren van voorzieningen voor OV en fiets gepleegd moet worden om de bereikbaarheid van de regio te verbeteren. In de eerste fase van het project (milieu-effectrapportage eerste fase) is een 'Niet Verbreden' alternatief onderzocht. Dit alternatief bestaat uit het verbeteren van het openbaar vervoer in de regio Utrecht en een aantal aanvullende maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement en fietsen. Dit alternatief is afgefallen omdat het alternatief weinig bijdraagt aan de probleemoplossing op het hoofdwegenet en forse knelpunten op het gebied van landschappelijke inpassing en leefbaarheid met zich meebrengt. Ook nadere uitwerkingen van dit Niet Verbreden alternatief ('OV+++ of 'De Kracht van Utrecht') losten de bereikbaarheidsproblemen onvoldoende op. Aan het eind van de milieu-</p>

		<p>effectrapportage eerste fase is gekozen voor een oplossing die bestaat uit het verbreden van het hoofdwegennet</p> <p>Het project Ring Utrecht zal inderdaad een verkeersaantrekkende werking gaan hebben. Zo zullen automobilisten ervoor kiezen weer in de spits te gaan rijden, en zal verkeer, dat vanwege filevorming op de snelwegen voorheen via het stedelijke wegennet reed, weer via de snelweg gaan rijden. Dat laatste effect wordt nog eens extra versterkt door het verkeersbeleid van de gemeente Utrecht, waarbij de capaciteit van enkele stedelijke hoofdwegen wordt verlaagd.</p>
2	<p>In de Nota Mobiliteit is een streefwaarde van 100 km per uur voor auto's beschreven. Dit is niet reëel meer voor de Randstad, 80 km/h is genoeg. Toename van automobilititeit in Utrecht veroorzaakt teveel ruimtegebruik, is een onnodige bijdrage aan de productie van broeikasgassen, tast de gezondheid onnodig aan door uitstoot van roet en andere stoffen. Andere vervoersmodaliteiten zijn beter geschikt. Het is noodzakelijk van de Nota Mobiliteit af te wijken om een gezonde leefomgeving en een gezonde planeet te behouden. Echter, het beroep tegen de Nota Mobiliteit ingevolge artikel 1:3 van de Algemene wet bestuursrecht staat niet open. Daarom is nu het moment gekomen om aan de minister en de volksvertegenwoordiging voor te leggen of het verkeersbeleid in de Nota Mobiliteit wel geschikt is voor de A27.</p>	<p>U stelt een verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen voor door de verhoging naar 130 km/u terug te draaien en een limiet van 80 of 90 km/u op ringwegen in te stellen. Dit voorstel is niet in lijn met het kabinetsbeleid. Daarin is bepalend of de EU-grenswaarden worden gehaald. Daarnaast is het effect op de concentraties vervuilende stoffen van een snelheidsverlaging direct langs de weg beperkt. Naarmate de afstand tot de snelweg toeneemt, is dit effect bijna te verwaarlozen. Een verlaging van de snelheid zal dan ook maar een zeer beperkt effect hebben op het verbeteren van de gezondheid van bewoners in de grote steden. Een groter effect op de gezondheid van inwoners van de grote steden heeft het aanpakken van de gemeentelijke knelpunten, die vooral verder binnenstedelijk liggen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximumsnelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80km/uur zijn niet nodig.</p> <p>Het ruimtelijk en infrastructureel beleid is thans vastgelegd in de Structuurvisie Ruimte en Infrastructuur (SVIR). Daarin wordt gekozen voor met name een bereikbaar en leefbaar Nederland. Voor wat betreft de bereikbaarheid worden onder meer de reistijdnormen uit de Nota Mobiliteit (NoMo) overgenomen (zie bijlage 6 bij de SVIR), in dit project vertaald in een gemiddelde reistijd in de spits van maximaal twee keer zo lang als de reistijd buiten de spits. Voor wat betreft de leefbaarheid wordt in het rijksbeleid extra aandacht besteed aan duurzaamheid en gezondheid. Ook in het project Ring Utrecht wordt verbetering van de leefbaarheid in de directe omgeving van het project nagestreefd. Een doelstelling van 100 km/uur kent de SVIR, noch de NoMo.</p>
3	<p>Het verkeersplein Rijnsweerd wordt zo enorm hoog dat de hele wijk wordt gedomineerd. Wij willen een oplossing onder de grond door zodat er geen twee verkeersbogen boven elkaar nodig zijn.</p>	<p>In het tracébesluit staat opgenomen dat er één verbindingsboog in Rijnsweerd onder het maaiveld wordt aangelegd. Dit is de boog van de A27 vanuit Hilversum naar de A28 richting Amersfoort. Het gehele knooppunt Rijnsweerd ondergronds aanbrengen is niet mogelijk aangezien volgens de Tunnelwet in een tunnel geen afslagen mogen voorkomen.</p>
6	<p>Het nieuwe verkeersmodel wordt rond deze tijd gepubliceerd. Daaruit zal ongetwijfeld blijken dat het verkeer helemaal niet zo snel groeit als waarmee gerekend is in het OTB. Daarnaast is een feit van algemene bekendheid, dat extra wegen extra verkeer aantrekken. Als in de toekomst groei komt, wordt deze veroorzaakt door de uitbreiding zelf.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (2.2.1 verkeersprognoses en 2.2.2 gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Er wordt vanuit gegaan dat met het nieuwe verkeersmodel de nieuwste versie van het NRM (Nederlands Regionaal Model) wordt bedoeld. Het klopt dat sinds april 2016 er een nieuwe versie beschikbaar is waarin voor het eerst de nieuwste, landelijke WLO-scenario's (Welvaart en Leefbaarheid van de Omgeving) van het CPB (Centraal Planbureau) zijn gebruikt voor het opstellen voor de lange termijn verkeersprognoses.</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerptracébesluit/milieu-effectrapportage fase Ring Utrecht waren deze prognoses niet beschikbaar. De meest recente inzichten van dat moment - zoals verwerkt in het NRM dat per april 2015 beschikbaar kwam - zijn toegepast.</p>
7	<p>Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn mag u niet meer in aanmerking nemen voor compensatie.</p>	<p>Compensatie van natuurwaarden vindt plaats binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving. Het ruimtebeslag dat het project legt op beschermde gebieden (ecologische hoofdstructuur = EHS) wordt gecompenseerd. Samen met regiopartijen (Provincie Utrecht, gemeenten, natuur beherende organisaties) is gezocht naar geschikte locaties voor de compensatie</p>

			van EHS. Versteving van de bestaande EHS is daarbij een van de uitgangspunten geweest. EHS-compensatie vindt uitsluitend plaats op gronden die daarvoor in aanmerking komen zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013-2028. Dit betekent dat EHS-compensatie buiten de bestaande EHS (maar wel daaraan grenzend) en bij voorkeur binnen de zgn. groene contour plaatsvindt.
ZWE-00008	6	Na de afsluiting van de fietstunnel onder het oude station Lunetten in 2014 is ter plaatse een tunneltje onder het spoor aangelegd als ecologische verbinding met de spoorwegdriehoek en Amelisweerd. De geplande aantasting van de noordkant van Park de Koppel (achter de kantoorgebouwen) zal deze verbinding in gevaar brengen. Dit staat niet vermeld in de MER.	De ecologische verbinding door oude fietstunnel onder het spoor is geen formele ecologische verbindingzone volgens het beleid van de provincie Utrecht. In het milieu-effectrapport is vooral aandacht voor faunavoorzieningen die de Ring Utrecht kruisen en formele ecologische verbindingen die onderdeel uitmaken van de ecologische hoofdstructuur (EHS). De oude fietstunnel bij station Lunetten wordt niet geraakt door het project Ring Utrecht. Daarom is deze niet in het deelrapport Natuur opgenomen. Voor de volledigheid wordt de aanwezigheid en functie van deze verbinding opgenomen in de Nota van Wijziging.
	9	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.
ZWE-00009	1	Het verkeersplein Rijnsweerd wordt zo enorm hoog dat de hele wijk wordt gedomineerd. Wij willen een oplossing onder de grond door zodat er geen twee verkeersbogen boven elkaar nodig zijn.	In het tracébesluit staat opgenomen dat er één verbindingsoog in Rijnsweerd onder het maaiveld wordt aangelegd. Dit is de boog van de A27 vanuit Hilversum naar de A28 richting Amersfoort. Het gehele knooppunt Rijnsweerd ondergronds aanbrengen is niet mogelijk aangezien volgens de Tunnelwet in een tunnel geen afslagen mogen voorkomen.
	10	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.
	11	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.
ZWE-00010	3	2. De A27 grenst aan ons mooie Landgoed Amelisweerd en verbreding van de weg is een klap voor de natuur en de stilte. Landgoed Nieuw Amelisweerd is in het beheerplan van de gemeente Utrecht bestemd als stiltegebied (met inspraak van bewoners en gebruikers). In de plannen voor verbreding zijn echter geen geluidswallen opgenomen langs Nieuw Amelisweerd, omdat dat wettelijk niet nodig is als het geen woongebied betreft. Hoe kan het dat een beheerplan met de keuze voor stiltegebied van de ene overheid doorkruist wordt door de andere overheid die het lawaai gaat laten toenemen en geen geluidswallen plaatst in datzelfde stiltegebied. Ook als er geen verbreding komt zijn wij sowieso voor geluidswering. Een deel van de vrijgemaakte gelden en een deel van de 15 meter ruimte van Rijkswaterstaat aan beide kanten van de weg, die nu gebruikt	In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de aanvullende inpassingsmaatregelen die in het tracébesluit worden getroffen, die tevens een positief effect op de geluidssituatie in Amelisweerd hebben.

		gaat worden voor de verbreding, kunnen beter bestemd worden voor geluidswering door een over het hele traject geplaatst absorberend scherm, dat langzaam taps toeloopt naar boven met een kleine opening boven de weg en beplant met struiken. Dit alles als een natuurlijke wal tegen geluidsoverlast voor het stiltegebied van Amelisweerd en voor alle omwonende langs de A27.	
	4	3. Wij zijn daarom ook tegen het dak op de bak, omdat het voorstel dat daar bomen op kunnen groeien o.i. een doekje voor het bloeden is (voor de bomen die nog gaan sneuvelen), omdat dat praktisch niet kan i.v.m. het diep moeten wortelen van bomen. Bovendien bedreigt dit dak op de bak ook weer het stiltegebied. Het dak zou de verbinding tussen de stad en Landgoed Amelisweerd moeten verbeteren.. Dat betekent in de huidige plannen dat juist brommers en fietsers hierover heen kunnen gaan rijden met als eindpunt de ingang van Landgoed Nieuw Amelisweerd, dat stiltegebied is. Wij denken dat met maar één boswachter voor handhaving niet kan worden voorkomen dat deze fietsers en brommers illegaal het stiltegebied inrijden en het bos als sluiproute gaan gebruiken. Dan is het ook gedaan met de stilte.	De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die vanuit de cultuurhistorische context beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden. Alle te kappen bomen zullen elders herplant worden. In de Nota van Wijziging behorende bij het tracébesluit is exact te zien hoeveel er gekapt wordt en hoeveel er aangeplant wordt. Hier zit een overcompensatie van ca 5 hectare in. De zorgen over brommers zijn doorgegeven aan de gemeente Utrecht zodat zij daar rekening mee kunnen houden bij de inrichting van de groene verbinding.
	5	Geraakt in belang: Stichting Historische Moestuinen Landgoed Amelisweerd pacht de beide cultuurhistorische moestuinen van de landhuizen Oud en Nieuw Amelisweerd t.b.v. biologische stadslandbouw met zorgcliënten. De tuinderij op de moestuin van Nieuw Amelisweerd ligt in het stiltegebied en dichtbij de A27. Als de wind vanachter de A27 komt geeft dat nu al veel verkeerslawaai. Toename van het lawaai door verbreding van de weg en het niet plaatsen van geluidswallen bevordert niet het belang van de zorgcliënten om in alle rust op het land te kunnen werken. Bovendien wordt de cultuur historische waarde van de moestuin door de geluidshinder aangetast, evenals door de te verwachten verstrooiing van licht en horizonvervuiling. Een van de doelstellingen van onze stichting is het in standhouden van het cultuur historische karakter van de moestuinen van Amelisweerd en daarin worden wij door de verbreding van de A27 in onze belangen geschaad.	In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de aanvullende inpassingsmaatregelen die in het tracébesluit worden getroffen, die tevens een positief effect op de geluidssituatie in Amelisweerd hebben. De afstand van de A27 tot de moestuin bij Nieuw Amelisweerd is circa 400 meter. Op deze afstand is er geen effect van de wegverbreding met 15 meter. De wegverbreding leidt niet tot aanpassingen van de bos- en padenstructuur tussen de weg en de moestuin. Er is derhalve geen effect op het cultuurhistorisch karakter van de moestuinen op het landgoed.
ZWE-00011	1	Op dit moment is de filedruk op de A27 beperkt; alleen op het hoogtepunt van de spits (tussen 8 en 9 uur 's ochtends en tussen 5 en 6 uur 's avonds) is er een noemenswaardige file. Zelfs dan is de extra reistijd meestal niet meer dan een minuut of 10. Na de aanpassingen zoals omschreven in het ontwerp-tracébesluit is de verwachte tijdswinst 1 minuut. Er zal dan dus nog steeds file zijn op het hoogtepunt van de spits. Daarnaast is er via A12, A2 en Zuilense Ring voldoende mogelijkheid om om Utrecht heen te komen. Ik forens al een jaar dagelijks tussen Lunetten en Maarssen en heb op de A27 nog nooit meer dan 10 minuten vertraging gehad, tenzij er een ongeluk gebeurd was. Daarnaast is de breedte van de A27 niet het probleem. De A27 loopt vast op het knooppunt naar de A12 en op de afslagen. Tekenend hiervoor is dat zowel in de ochtendspits als in de avondspits de file langs Utrecht met name in zuidelijke richting staat – terwijl dezelfde reizigers toch meestal heen en terug moeten. Als alleen de A27 wordt verbreed, zal de file dus nauwelijks minder worden, maar alleen korter en breder. Dat klinkt goed in de fileberichten, maar levert niet of nauwelijks tijdswinst op. Met bovenstaande heb ik geprobeerd duidelijk te maken dat het fileprobleem rond Utrecht beperkt is en ook niet wordt veroorzaakt door een te smalle A27. Intussen doet u ons wel erg veel overlast aan: jarenlange werkzaamheden met bijkomende toegenomen filedruk en geluidsoverlast, een enorme kostenpost voor het hele land waarbij mogelijke enorme overschrijdingen door beschadiging van de folie onvoldoende zijn meegenomen en aantasting van het natuurgebied dat Utrecht zo'n mooie plaats maakt om te wonen. Mocht het toch van groot belangrijk zijn om die ene minuut tijdswinst voor een paar reizigers te behalen, dan is er voldoende ruimte in de bestaande bak om dat te bereiken; voor aanzienlijk minder geld en met aanzienlijk minder overlast.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering). Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer, hoofdstuk 8. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.1 verkeersprognoses, huidige situatie groei verkeer). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader. In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het

			<p>tracébesluit zoals nu voorligt. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>De kosten voor de aanleg van de Ring Utrecht (inclusief aanbrengen omleidingsroutes) zijn opgenomen in de raming voor het project, en maken als zodanig deel uit van de maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA).</p>
ZWE-00012	2	Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter bereikt dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is daar een betonnen bak met verticale wanden in plaats van een folie met talud gebouwd. Ook u moet zich aan de uitspraken van de rechter houden.	<p>De uitspraak waaraan de zienswijze refereert, is de uitspraak van de Kroon van 24 december 1980. Daarin is uitgesproken dat goedkeuring werd onthouden aan het bestemmingsplan Maarschalkerveerd. In dit bestemmingsplan werd onder meer de aanleg van de A27 planologisch mogelijk gemaakt. Gelet op bezwaren van de Aktie Amelisweerd, was de Kroon van oordeel dat de bestemming weggebonden groen ter hoogte van het bos Amelisweerd niet voor goedkeuring in aanmerking kwam, voor zover deze bestemming niet benodigd was voor de bak-constructie. De A27 is dan ook ter hoogte van Amelisweerd in een bak-constructie aangelegd, waarmee aan deze uitspraak gevolg is gegeven. De uitspraak is nu niet meer relevant, want uit het thans voorliggende tracébesluit met bijlagen en uit de bijbehorende milieu-effectrapportage tweede fase, volgt dat extra rijstroken moeten worden toegevoegd en weefbewegingen moeten worden verminderd, mede vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. Om dit uit te kunnen voeren, kan niet langer met de huidige bakconstructie worden volstaan.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).</p>
ZWE-00013	5	Een ring om een stad heen zal deze stad niet bereikbaar maken, lijkt me. De mensen willen de stad IN, en geen rondjes er omheen draaien! Zorg liever voor parkeergarages aan de uitvalswegen, en vooral voor hoogwaardig, betrouwbaar en frequent openbaar vervoer tussen die garages en de binnenstad. Dat zal de stad pas echt ontsluiten!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).
	9	De geluidschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te geven. De geluidsschermen moeten overal minstens 4 m hoogte hebben om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door de herrie flink te verlagen. Verder moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 1.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgestelde maatregelen.
	11	De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.
	14	De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.	Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodempopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuaties en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor

			mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke berekening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.
16	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.		Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.
19	Geraakt in belang: Ja, regelmatig keelpijn na het fietsen in en rond de stad, en roet op de ramen zijn directe gevolgen van motorverkeer. Effecten op langere termijn zijn beschadigde longen en stress als gevolg van verkeerslawaai, met de continue lawaai van de A27 op de achtergrond. Een sterke volumereductie van autoverkeer noodzakelijk en haalbaar, evenals achterstallig onderhoud in het openbaar vervoer, dat de laatste jaren steeds meer belemmeringen opwerpt. Neem, kortom, uw verantwoordelijkheid en laat een gezonde leefomgeving het zwaarst wegen.		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit. In hoofdstuk 8 van de milieu-effectrapportage worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een afname van concentratiewaarden na realisatie, vanwege de afname van de achtergrondconcentraties. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. De Europese bronmaatregelen zijn momenteel het meest kosteneffectief om de luchtkwaliteit te verbeteren. Om het wagenpark de komende jaren schoner te krijgen wordt het gebruik van minder milieubelastende brandstoffen zoals waterstof en de verdere ontwikkeling van elektrische voertuigen gestimuleerd. De Gezondheidsraad is gevraagd te adviseren over hoe gezondheid meer centraal te stellen in het luchtkwaliteitsbeleid. De geluidbelasting bij uw woning zal in de situatie met het project Ring Utrecht, op basis van de prognose voor 2036, als gevolg van de te treffen geluidbeperkende maatregelen niet hoger zijn dan de voorkeurswaarde van 50 dB. Er vindt als gevolg van het project geen verslechtering van uw geluidssituatie plaats.
ZWE-00014	1 Het Groenekans Landschap beheert, informeert, bewaakt, onderhoudt en adviseert is ons credo. De stichting is opgericht op 5 maart 1974 en heeft haar beleid gericht op het groen houden van alles wat in haar werkgebied aanwezig is met versterking van natuur, landschappelijke en cultuurhistorische waarden. Volledigheidshalve hebben wij onze beleidsvisie hierbij omschreven: Beleidsvisie Groenekans Landschap 2014 – 2024 „Groenekan Kan Groener“ Algemene doelstelling: Behoud en versterken van natuur, landschappelijke en cultuurhistorische waarden in Groenekan en omgeving. Om die doelstelling te verwezenlijken treden wij in overleg met overheden en andere belanghebbende partijen. We zoeken zoveel mogelijk samenwerking met partijen die een vergelijkbare doelstelling in ons werkgebied voorstaan. Er wordt een integrale benadering gehanteerd. Nadere uitwerking van de algemene doelstelling; belangrijke punten voor de komende 10 jaar: 1. Landschappelijke en cultuurhistorische waarden. Structuur van het landschap in het buitengebied. Doorzichten en houtwallen beschermen en waar mogelijk herstellen in het overgangsgebied naar de heuvelrug; elders open karakter handhaven. Bewaken van de "rode contouren". Voorkomen van verdere verdichting van bebouwing in de kern en uitbreiding daarbuiten. Groenstructuur rondom monumenten herstellen, beschermen en onderhouden. Cultuurhistorisch herstel van de Bisschopswetering. Groene geluidswering A27 landschappelijk inpassen.		De visie van Groenekans Landschap is bekend. Een aantal doelstellingen vanuit de visie (zoals bijvoorbeeld en groene geluidschermen van de A27 landschappelijk inpassen) liggen in lijn met de leefbaarheidsdoelstelling van project Ring Utrecht. In het landschapsplan van de Ring is te zien dat de inpassing van de geluidschermen op de A27 zich focust op aansluiting bij het groene karakter van de omgeving. Bij de invulling van de compensatieopgave voor de ecologische hoofdstructuur (EHS) voor de Ring is gekeken naar een invulling binnen de groene contouren waarmee de EHS kwaliteit gehandhaafd blijft. Ook het handhaven van het open karakter bij Groenekan is leidraad geweest bij het opstellen van de landschappelijke inpassing voor de Ring.

	<p>2. Flora en fauna Versterken van de Ecologische Hoofd Structuur (EHS) en andere ecologische verbindingen. Verwerven en beheer van eigen terreinen. Stimuleren van goed beheer van natuurterreinen. Het stimuleren van kwaliteit en diversiteit van beplanting op openbaar en particulier terrein met het oog op bestuivende insecten. Samenwerking met Bij & Wij en BijenBloemenLint. Optimaliseren berm beheer dat biodiversiteit bevordert. Bevordering van biodiversiteit in het agrarisch gebied o.a. in samenwerking met ANV Noorderpark.</p> <p>3. Kwaliteit van het milieu Beperken van negatieve invloeden van wegen. Beperken van doorgaand verkeer door de kern Groenekan. Inperken van vervuiling van bodem en water. Verlichting in het landschap alleen daar waar strikt noodzakelijk en dan energiezuinig. Het Groenekans Landschap wordt sterk geconfronteerd met het verbreden van de snelweg A27/Ring Utrecht met alle daarbij horende invloeden. Een snelweg die dwars door haar werkgebied in Groenekan loopt.</p>	
6	<p>3. geluidwerende voorzieningen Ik ben van mening dat optimale geluidwerende voorzieningen essentieel zijn voor onze leefomgeving. Het is dan ook logisch dat er op een groot aantal lekken langs het tracé geluidwerende voorzieningen worden getroffen in de vorm van geluidschermen. Waarbij ik opmerk: Wanneer er een knip wordt gelegd tussen deeltrajecten dient dit niet ten koste te gaan van de inwoners van het dorp Groenekan. Met name wanneer er eveneens sprake is van tussentijds wijzigende juridische kaders.. Zoals het er nu uitziet lijkt het erop dat binnen de nieuwe wetgeving dezelfde uitkomst voor de leefomgeving wordt bereikt, echter, effectiviteit en ervaringen en wensen van bewoners dienen voorop te staan: In het u bekende geluidsrapport zijn voor twee locaties aanbevelingen gedaan om te komen tot effectievere geluidswerende maatregelen. Hiermee dient cumulatie van diverse geluidsbronnen te worden beperkt. Deze locaties betreffen de kern Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan. 3.a.Nieuwe Wetering : het op een andere wijze inzetten van geluidsmaatregelen is hier mogelijk effectiever. Overleg hierover dient gevoerd te worden met bewoners en de gemeente de Bilt</p>	<p>Er is nader onderzoek verricht naar de mogelijkheden om de maatregelen uit het ontwerp-tracébesluit anders in te zetten bij Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg, om op die manier de cumulatieve geluidbelasting te verlagen. Naar aanleiding van dit onderzoek zijn geen wijzigingen tussen ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit in de plaatsing van de schermen opgenomen. Voor de locatie bij de Koningin Wilhelminaweg is gekeken of het effectiever was om een scherm langs de spoorlijn neer te zetten; op deze locatie is ProRail echter bezig met een onderzoek naar afscherming van diezelfde spoorlijn in het kader van de sanering. Dit saneringsonderzoek is niet gereed voor het tracébesluit van de Ring gepubliceerd wordt. Voor de locatie Nieuwe Wetering is gebleken dat een verplaatsing van (een deel van) het wettelijke scherm niet leidt tot een verbetering van de geluidssituatie voor alle woningen daar. Een aanvullend scherm langs de N234 wordt beschouwd in het kader van het bovenwettelijk maatregelpakket. De bovenwettelijke maatregelen maken geen deel uit van het tracébesluit. Er wordt voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen.</p> <p>Voor de kern Groenekan, langs het wegvak Utrecht-Noord - Bilthoven, volgt het project Ring Utrecht op het al afgeronde tracébesluit A27/A1. In het tracébesluit voor de Ring Utrecht is daarom de situatie conform dat tracébesluit als uitgangspunt gekozen voor het onderzoek voor het project Ring Utrecht. Uit een onderzoek dat begin 2015 is uitgevoerd, is gebleken dat deze werkwijze geen nadelige invloed heeft op de omvang van de maatregelen. Dit onderzoek is door de gemeente De Bilt en de Omgevingsdienst Regio Utrecht beoordeeld en de conclusies zijn door hun onderschreven.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>In Groenekan is sprake van overlap van twee projecten: Ring Utrecht en A27/A1, waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer is dan als er slechts een project zou zijn geweest. Dit geldt voor het gedeelte tussen aansluiting Utrecht-Noord en aansluiting Bilthoven. Voor het project A27/A1 is het tracébesluit genomen en onherroepelijk geworden. Daarmee zijn de te nemen maatregelen voor dit project inzichtelijk. Het tracébesluit van het project Ring Utrecht voorziet in het ombouwen van de spitsstrook in noordelijke richting naar een volwaardige vierde rijstrook. Bovendien worden er geluidsmaatregelen getroffen onder andere in de vorm van ophoging van het scherm van de A27/A1 aan de westzijde van de snelweg. Op dit moment wordt voorzien dat er aan dit gedeelte van de A27 tweemaal gebouwd zal gaan worden. Dit brengt zoals u aangeeft tweemaal bouw hinder met zich mee. Met de aannemer van het project A27/A1 wordt momenteel overlegd om te zien of er een efficiëntieslag gemaakt kan worden, zodat de dubbele bouw hinder zoveel mogelijk beperkt wordt.</p>

7	<p>4. Reflectieonderzoek en samenwerking met Pro Rail Zoals bij u bekend, is ten tijde van het TB A27/A1 door de bewoner van Koningin Wilhelminaweg 329 bezwaar gemaakt tegen de reflectie van de achterzijde van het geluidsscherm door het spoor. Met name de hoogste twee meter dragen in grote mate bij aan deze reflectie, welke nu nog verder zou worden versterkt door het plaatsen van een aanvullende meter.</p> <p>4.a. Koningin Wilhelminaweg: Ik wens een Reflectieonderzoek, zoals door de Raad van State voorgeschreven bij het TB A27/A1,</p> <p>Reflectieonderzoek ontbreekt op dit moment. Hierdoor kunnen maatregelen op dit moment nog niet worden genomen op hun effectiviteit. Tegelijkertijd zorgt het spoorweglawaai, met name 's nachts voor overlast. Dit stuk spoor staat opgenomen in het Meerjaren Programma Geluidssanering voor mogelijke maatregelen langs het spoor. De omgevingskwaliteit en leefbaarheid zullen toenemen door het integreren van de diverse geluidsopgaven.</p> <p>4.b. Ik verzoek u om in breed verband met de gemeente de Bilt, de Provincie en uw Staatssecretaris, als verantwoordelijke voor ProRail en Milieu t.a.v. de Koningin Wilhelminaweg (met speciale aandacht voor de verzorgingsplaats) samen te werken op het integreren van diverse geluidsopgaven</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg.</p> <p>Bij het ontwerp-tracébesluit is bij het Deelrapport geluid - Specifiek in bijlage 12 een notitie opgenomen van TNO waarin geconcludeerd is dat de effecten van de reflecties van spoorweggeluid beperkt zijn en geen aanleiding geven voor aanvullende maatregelen.</p>
9	<p>6. Luchtkwaliteit Een slechte luchtkwaliteit is slecht voor de gezondheid en in het bijzonder voor kinderen die binnen 100 meter van de snelweg wonen en onderwijs krijgen. Op dit moment liggen 2 scholen in deze straal in Groenekan. Uit internationaal onderzoek blijkt dat kinderen die binnen 100 meter van een snelweg wonen of naar school gaan tot 10% minder longcapaciteit ontwikkelen en meer luchtwegklachten hebben. Binnen de woonkern Groenekan liggen onze woningen en scholen binnen die 100 meter en ik wens daarom dat er extra maatregelen worden getroffen. De gezondheidsraad heeft immers ook geadviseerd dat geen gevoelige bestemmingen binnen 300 meter van drukke wegen moeten worden gerealiseerd.</p> <p>6.a. Ik maak bezwaar tegen slechte luchtkwaliteit door de verbreding van de A27. Als inwoner wil ik weten aan welke concentraties ik word blootgesteld. Er dient meer onderzoek gedaan te worden naar regionale concentraties met effectieve rekenmodellen voor luchtkwaliteit. Ik mis de cumulatieve effecten ten opzichte van het TB A27/A1. Ik verzoek u deze effecten inzichtelijk te maken.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>In heel Groenekan, dus ook op de locatie van de scholen is het effect van het project zeer beperkt; de jaargemiddelde concentraties NO2 en fijn stof blijven vrijwel gelijk. specifieke maatregelen vanuit het project zijn daarom niet noodzakelijk. De voor het project Ring Utrecht uitgevoerde berekeningen zijn inclusief het effect van de A27/A1 omdat deze deel uitmaken van de vastgestelde autonome ontwikkeling. De effecten van het project A27/A1 maken deel uit van deze autonome ontwikkeling.</p>
10	<p>7. Snelheid Op diverse snelwegen in het land is in de afgelopen jaren de snelheid verhoogd tot 130 km/h. Deze ontwikkeling vind ik ten aanzien van de A27 absoluut onwenselijk en niet passend binnen de omgeving. Ik ga er dan ook vanuit dat u, in tegenstelling tot de A1, niet het snelheidsregime aanpast na het onherroepelijk worden van het TB.</p> <p>7.a. Ik wens dat er max. 100 km wordt gereden op de A27/Ring door en langs Groenekan.</p>	<p>De snelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in het tracébesluit. Dit betreft een maximumsnelheid van 100 km/uur op de A27, behalve 120 km/uur op het gedeelte boven Utrecht noord. Op de A12 geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur op de hoofdbaan en 80 km/uur op de parallelbaan. Op het moment van publicatie van het tracébesluit zijn er geen plannen daarna de snelheid te veranderen. Echter, het kan niet dat in het tracébesluit bepalingen opgenomen worden die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op veranderde inzichten in te gaan. Wel zal, mocht een verandering later in overweging genomen worden, de daartoe bestemde wettelijke procedure doorlopen worden met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p>
11	<p>8. De 15 miljoen bovenwettelijke maatregelen: 8.a. Ik wens die in te zetten voor geluidwerende voorzieningen. Daarnaast verzoek ik u om de geluidproductieplafonds te verlagen overeenkomstig de daartoe te treffen bovenwettelijke maatregelen.</p>	<p>Het uitgangspunt voor het bovenwettelijk pakket is het samenstellen van een effectief geluidpakket. Hiervoor is gekozen op basis van een bewonersconsultatie die heeft plaatsgevonden in 2013, waar de voorkeur is uitgesproken om het budget voor bovenwettelijke maatregelen hoofdzakelijk aan geluidmaatregelen te besteden. Als het tracébesluit onherroepelijk is, zal het positieve effect van het bovenwettelijk maatregelapakket planologisch worden verankerd door de geluidproductieplafonds te verlagen middels een ambtshalve wijziging. Op www.provincie-utrecht.nl/bwringutrecht vindt u informatie over het definitieve bovenwettelijke maatregelenpakket.</p>
12	<p>9. Boscompensatie en bouwplaatsen Eind januari heeft onze gemeenteraad de Gebiedsvisie De Bilt Zuid vastgesteld, waarvan u</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.2 Liniepark)</p>

		<p>eveneens melding maakt in de notitie "Proces van probleemverkenning naar Ontwerp-Tracébesluit". In de Gebiedsvisie is de nadruk gelegd op het open en kleinschalige landschap tussen De Bilt en de Uithof. Het gebied rond de Bunnikseweg en Universiteitsweg wordt gekenmerkt door halfopen tot open landschap, dat overwegend in gebruik is als grasland, aangevuld met verspreid gelegen agrarische bebouwing.</p> <p>De voorgestelde schaal aan boscompensatie aan de westzijde van de aansluiting Uithof/De Bilt (locatie 47 / maatregel 2NLS) vinden wij niet passend binnen deze karaktervolle omgeving. Eveneens stuit het voorstel op veel weerstand vanuit de omgeving. Ik ben dan ook van mening dat invulling van de compensatieopgave ingevuld dient te worden door vooral in te zetten op afscherming van de snelweg. Eveneens vraag ik aandacht voor de hinder van het bouwterrein op deze locatie. Niet alleen kan dit grote hinder opleveren voor de omwonenden, maar eveneens zorgen voor een aanzienlijke verstoring van de ecologie in het gebied. Ik ben dan ook van mening dat de omvang van het werkterrein beperkt dient te blijven binnen het gebied tussen de snelweg en de nieuwe aansluiting richting Breda. Eveneens dient de ecologische impact vooraf geminimaliseerd te zijn door de aanleg van de benodigde compensatie ten behoeve van de verbinding.</p> <p>Over de plaats van de van Boscompensatie en de afvoer van het water rond Groenekan is met bewoners geen overleg gevoerd. Dit wordt wel gewenst.</p> <p>9.a. Ik wens dat u overleg voert met bewoners en de gemeente de Bilt over de Boscompensatie, het afvoeren van water en de bouwplaatsen</p> <p>Van ervaring leren Daarnaast hoop ik, met de gemeente de Bilt dat u de ervaringen wilt delen van reeds uitgevoerde projecten. Het knooppunt De Hogt (Ring Eindhoven, A2-A67) biedt waardevolle aanknopingspunten over de wijze waarop infrastructuur en landschap met elkaar verenigd kunnen worden. Door diverse gebiedspartijen uit de omgeving van De Bilt is op basis van deze ervaring het initiatief "Liniepark Rijnsweerd" opgezet. Ik benadruk deze lessen te benutten en het initiatief verder te betrekken bij de uitwerking van het Landschapsplan en het Esthetisch Programma van Eisen.</p>	<p>Tijdens en voorafgaand aan de realisatiefase worden betrokken bewoners door Rijkswaterstaat en (uiteindelijk ook) de aannemer geïnformeerd over de werkzaamheden, de bouwfaserings- en de gevolgen voor hun woonomgeving. Via de projectwebsite, nieuwsbrieven, en berichten in (lokale) media zal met regelmaat informatie over de voortgang van de bouw worden aangeboden. Ook worden mogelijk informatiebijeenkomsten op locatie georganiseerd, waarbij zorgen of specifieke wensen door bewoners en nadere belanghebbenden kunnen worden geuit. Waar mogelijk zal daarop worden ingespeeld. Betrokkenen kunnen daarnaast met vragen gebruik maken van de 0800-8002 informatielijn.</p> <p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken.</p> <p>Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen.</p> <p>Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijzigingen. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>De boscompensatie wordt in eerste instantie zoveel mogelijk gezocht binnen het plangebied zelf. In het landschapsplan is gekeken waar dat mogelijk is. Er kunnen ook overwegingen zijn om boscompensatie op een bepaalde plek juist niet te willen zoals overwegingen vanuit cultuurhistorie of de beleving van een open landschap.</p> <p>Mede naar aanleiding van uw zienswijze is de inpassing van de EHS-compensatie in dit deelgebied aangepast in afstemming met belanghebbenden. De nu voorziene inrichting is beschreven in de Nota van Wijziging en het tracébesluit.</p> <p>De omvang van het beoogde werkterrein is sterk beperkt. Zie ook de nadere toelichting hieronder. De uitwerking van het Liniepark is geen onderdeel van het Esthetisch Programma van Eisen. Zie ook de nadere toelichting hieronder.</p>
ZWE-00015	1	<p>De stad Utrecht maakt met haar regiopartners de bewuste, en naar mijn mening, zeer verstandige keuze in te zetten op 'a healthy urban living', kortom een gezonde leefomgeving voor bewoners en gebruikers van deze mooie provincie. Nu én in de toekomst!</p> <p>De verbreding van de A27 staat compleet haaks op deze gezonde keuze. Door de verbreding van de A27 zal de automobilité immers toenemen. En daarmee neemt de kwaliteit van de leefomgeving af. Dat is ook de kwaliteit van de leefomgeving van mijn jonge kinderen</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Met de geluidbeperkende maatregelen die worden getroffen in het project Ring Utrecht kan bij vrijwel alle woningen worden voldaan aan de geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan. Daar is dus geen sprake van een verslechtering van de geluidssituatie en dus geen verhoogd gezondheidsrisico t.g.v. geluid.</p> <p>Langs de A12, tussen de knooppunten Oudenrijn en Lunetten, wordt bij vrijwel alle woningen met de maatregelen uit het project Ring Utrecht een geluidreductie van 4 dB of meer gehaald en dat is een aanzienlijke verbetering van de geluidssituatie.</p> <p>In het onderzoeksgebied zijn er slechts 60 woningen waar onvoldoende doelmatige maatregelen getroffen kunnen en waar de geluidbelasting met het project hoger is dan op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan, bij 378 geluidgevoelige objecten zal de geluidbelasting als gevolg van de doelmatige maatregelen wel lager zijn dan deze toegestane geluidbelasting maar nog wel hoger dan de streefwaarde voor sanering.</p> <p>Voor deze 438 woningen zal na het onherroepelijk worden van het tracébesluit onderzoek gedaan worden naar mogelijke effectieve maatregelen bij de woning (bijvoorbeeld gevelisolatie). In welke mate het resterende geluideffect tot een verhoogd gezondheidsrisico is sterk locatie-afhankelijk waarbij de aanwezigheid van andere bronnen, de hoogte van de totale geluidbelasting en de mate van toename bepalend zijn.</p> <p>De Commissie m.e.r. heeft in haar advies over de milieueffectrapportage aangegeven dat de verschillen qua blootstelling aan geluid gering zijn en dat er daarom geen aanleiding is om dit verder te onderzoeken.</p>

	<p>2 Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook wordt er met de verbreding een nog grotere barrière gemaakt tussen stad en Utrecht Science Park. De viaducten waarvan gebruikers van het Utrecht Science Park gebruiken moeten maken, maken de route bepaald niet aantrekkelijker. Ik leer mijn kinderen graag over de waarde van groen in en om de stad. En met mijn gezin geniet ik dan ook regelmatig van Amelisweerd. De gedachte dat er voor één minuut snellere reistijd vele majestueuze bomen moeten worden gekapt, gaat er dan bij ook niet in. En ik krijg het helemaal niet uitgelegd aan mijn kinderen. U wel?</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoeslag gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van de ecologische hoofdstructuur (EHS), als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat, de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het milieu-effectrapport tweede fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigend stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhynauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.</p>
ZWE-00017	<p>1 De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. . De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.</p>	<p>De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.</p> <p>De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.</p>
	<p>3 Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat het geval is.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de</p>

			omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.
	6	Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.	<p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West.</p> <p>De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd.</p> <p>Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>
	8	Een hoger gebruik van fiets en OV leidt tot een verbetering van de gezondheid. Het leidt niet tot verslechtering van de luchtvervuiling. Daarom is dit verre te verkiezen boven verbreding van de Ring.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen)</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p>
ZWE-00018	1	Ik te maken heb met een door de Overheid veroorzaakt langdurige proces (in tweeën knippen van projecten en elkaar opvolgende wetgeving) Ik hierdoor jaren in onzekerheid leef over welke maatregelen er daadwerkelijk genomen worden en wanneer. En ook geconfronteerd word met een dubbel aantal jaren van uitvoering.	<p>In Groenekan is sprake van overlap van twee projecten: Ring Utrecht en A27/A1, waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer is dan als er slechts een project zou zijn geweest. Dit geldt voor het gedeelte tussen aansluiting Utrecht-Noord en aansluiting Bilthoven. Voor het project A27/A1 is het tracébesluit genomen en onherroepelijk geworden. Daarmee zijn de te nemen maatregelen voor dit project inzichtelijk. Het tracébesluit van het project Ring Utrecht voorziet in het ombouwen van de spitsstrook in noordelijke richting naar een volwaardige vierde rijstrook. Bovendien worden er geluidsmaatregelen getroffen onder andere in de vorm van ophoging van het scherm van de A27/A1 aan de westzijde van de snelweg.</p> <p>Op dit moment wordt voorzien dat er aan dit gedeelte van de A27 tweemaal gebouwd zal gaan worden. Dit brengt zoals u aangeeft tweemaal bouw hinder met zich mee. Met de aannemer van het project A27/A1 wordt momenteel overlegd om te zien of er een efficiëntieslag gemaakt kan worden, zodat de dubbele bouw hinder zoveel mogelijk beperkt wordt.</p>
	2	Prognose mobiliteit Binnen ons dorp is er discussie over het nut en noodzaak van de verbreding van de A27. Echter door het in tweeën knippen van de projecten A1/A27 en A27/ring Utrecht dwingt de Minister ons om te pleiten voor een verdere ontknoping van het wegennet op de ring Utrecht. Er is immers	<p>De besluitvorming over de A27 is in twee projecten opgeknipt. Deze knip is beschreven ten tijde van de startnotities van beide projecten. Op beide startnotities is inspraak geweest. Met de vaststelling van de richtlijnen voor beide projecten was de knip definitief. Over de A1/A27 is reeds een tracébesluit genomen. Dat tracébesluit sluit inhoudelijk aan bij het tracébesluit van de Ring</p>

	<p>al besloten tot (deel) verbreding tussen in het project A1/A27. Ik verzoek u om de knooppunten Rijnsweerd en Lunetten te ontvlechten</p>	<p>Utrecht. Het is niet zo dat de keuze voor de A1/A27 bepaalt dat de Ring ontvlechten moet worden. De noodzaak tot ontvlechten blijkt uit de planstudie Ring Utrecht milieu-effectrapportage fase 1. De oplossing beschreven in het tracébesluit Ring Utrecht voorziet in ontvlechten van de verkeersstromen van Lunetten tot Rijnsweerd. Het ontvlechten start ten zuiden van de aansluiting Utrecht Noord, waar geen overlap met de A27/A1 meer is.</p>
3	<p>Er zijn nu files op de A27 maar ook veel drukte en verkeersonveilige situaties op de lokale wegen die door en langs Groenekan lopen. De uitkomst van dit project zou moeten zijn dat het onderliggende wegennet wordt ontlast.. Ik ga uit van vermindering van de hoeveelheid sluisverkeer door onze kern, waarmee de leefbaarheid wordt vergroot.</p>	<p>De aanleg van project Ring Utrecht heeft op een aantal punten een vermindering van de hoeveelheid verkeer (waaronder sluisverkeer) op het onderliggend wegennet tot gevolg. In het verkeersrapport (Deelrapport verkeer, pagina 112) is te zien dat er op de N237/Utrechtseweg in Groenekan een afname in de hoeveelheid verkeer van 5-20% optreedt. Op de Biltse Rading is geen vermindering te zien. Er is niet gekeken naar de hoeveelheid verkeer door de kern van Groenekan.</p>
5	<p>Scenario's WLO scenario's In december 2015 heeft het Centraal Planbureau nieuwe WLO groeiscenario's uitgegeven, die verwerkt zijn in de nieuwste verkeersmodellen (NRM 2016). De hoeveelheid verkeer is input voor de leefbaarheidsmaatregelen, waaronder de geluidswerende voorzieningen. Naar mijn mening dient de omgeving maximaal beschermd te worden. Ik wens dat de verkeersgegevens uit het OTB als uitgangspunt worden gebruikt voor de leefbaarheidsmaatregelen in het TB.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p> <p>De milieumaatregelen voor de Ring Utrecht zijn gebaseerd op de verkeerscijfers van het NRM 2015.</p>
6	<p>geluidwerende voorzieningen Ik ben van mening dat optimale geluidwerende voorzieningen essentieel zijn voor onze leefomgeving. Het is dan ook logisch dat er op een groot aantal lekken langs het tracé geluidwerende voorzieningen worden getroffen in de vorm van geluidschermen. Waarbij ik opmerk: Wanneer er een knip wordt gelegd tussen deeltrajecten dient dit niet ten koste te gaan van de inwoners van het dorp Groenekan. Met name wanneer er eveneens sprake is van tussentijds wijzigende juridische kaders.. Zoals het er nu uitziet lijkt het erop dat binnen de nieuwe wetgeving dezelfde uitkomst voor de leefomgeving wordt bereikt, echter, effectiviteit en ervaringen en wensen van bewoners dienen voorop te staan: In het u bekende geluidsrapport zijn voor twee locaties aanbevelingen gedaan om te komen tot effectievere geluidswerende maatregelen. Hiermee dient cumulatie van diverse geluidsbronnen te worden beperkt. Deze locaties betreffen de kern Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan. Nieuwe Wetering : het op een andere wijze inzetten van geluidsmaatregelen is hier mogelijk effectiever. Overleg hierover dient gevoerd te worden met bewoners en de gemeente de Bilt</p>	<p>Er is nader onderzoek verricht naar de mogelijkheden om de maatregelen uit het ontwerp-tracébesluit anders in te zetten bij Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg, om op die manier de cumulatieve geluidbelasting te verlagen. Naar aanleiding van dit onderzoek zijn geen wijzigingen tussen ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit in de plaatsing van de schermen opgenomen. Voor de locatie bij de Koningin Wilhelminaweg is gekeken of het effectiever was om een scherm langs de spoorlijn neer te zetten; op deze locatie is ProRail echter bezig met een onderzoek naar afscherming van diezelfde spoorlijn in het kader van de sanering. Dit saneringsonderzoek is niet gereed voor het tracébesluit van de Ring gepubliceerd wordt. Voor de locatie Nieuwe Wetering is gebleken dat een verplaatsing van (een deel van) het wettelijke scherm niet leidt tot een verbetering van de geluidssituatie voor alle woningen daar. Een aanvullend scherm langs de N234 wordt beschouwd in het kader van het bovenwettelijk maatregelpakket. De bovenwettelijke maatregelen maken geen deel uit van het tracébesluit. Er wordt voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen. Voor de kern Groenekan, langs het wegvak Utrecht-Noord - Bilthoven, volgt het project Ring Utrecht op het al afgeronde tracébesluit A27/A1. In het tracébesluit voor de Ring Utrecht is daarom de situatie conform dat tracébesluit als uitgangspunt gekozen voor het onderzoek voor het project Ring Utrecht. Uit een onderzoek dat begin 2015 is uitgevoerd, is gebleken dat deze werkwijze geen nadelige invloed heeft op de omvang van de maatregelen. Dit onderzoek is door de gemeente De Bilt en de Omgevingsdienst Regio Utrecht beoordeeld en de conclusies zijn door hun onderschreven.</p>
7	<p>Reflectieonderzoek en samenwerking met Pro Rail Zoals bij u bekend, is ten tijde van het TB A27/A1 door de bewoner van Koningin Wilhelminaweg 329 bezwaar gemaakt tegen de reflectie van de achterzijde van het geluidsscherm door het spoor. Met name de hoogste twee meter dragen in grote mate bij aan deze reflectie, welke nu nog verder zou worden versterkt door het plaatsen van een aanvullende meter. Koningin Wilhelminaweg: Ik wens een Reflectieonderzoek, zoals door de Raad van State voorgeschreven bij het TB A27/A1. Reflectieonderzoek ontbreekt op dit moment. Hierdoor kunnen maatregelen op dit moment nog niet worden gewogen op hun effectiviteit. Tegelijkertijd zorgt het spoorweglawaai, met name 's nachts voor overlast. Dit stuk spoor staat opgenomen in het Meerjaren Programma Geluidssanering voor mogelijke maatregelen langs het spoor. De omgevingskwaliteit en leefbaarheid zullen toenemen door het integreren van de diverse geluidsopgaven. Ik verzoek u om in breed verband met de gemeente de Bilt, de Provincie en uw Staatssecretaris,</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg. Bij het ontwerp-tracébesluit is bij het Deelrapport geluid - Specifiek in bijlage 12 een notitie opgenomen van TNO waarin geconcludeerd is dat de effecten van de reflecties van spoorweggeluid beperkt zijn en geen aanleiding geven voor aanvullende maatregelen.</p>

	als verantwoordelijke voor ProRail en Milieu t.a.v. de Koningin Wilhelminaweg (met speciale aandacht voor de verzorgingsplaats) samen te werken op het integreren van diverse geluidsopgaven.	
8	<p>Uitvoeringswijze schermen In bijlage 2 van het OTB zijn de diverse geluidsmaatregelen opgenomen. Hierbij wordt gesproken over het plaatsen van de geluidsschermen onder een hoek van 20 graden en deze absorberend uit te voeren. Ik ben van mening dat deze tekst onduidelijkheid creëert over de te nemen maatregelen. Immers kan, bij een reflecterend scherm dat is geplaatst onder een hoek van 20 graden, eveneens worden gesproken van een absorberende uitvoering. In het TB dient u afgezien van de hellingshoek, kenbaar te maken welke delen van de schermen in absorberend of reflecterend materiaal worden uitgevoerd. Alleen hiermee ontstaat duidelijkheid over de te nemen maatregelen.</p> <p>5.a. ik wens duidelijkheid over de uitvoering van de schermen. Waarbij de voorkeur uitgaat naar waar nodig absorberend en zoveel mogelijk groene beplanting.</p>	<p>Het project Ring Utrecht overlapt op het wegvak tussen Utrecht-Noord en Bithoven met het tracébesluit A27/A1. De geluidsschermen langs dit wegvak worden daarom uitgevoerd conform het landschapsplan zoals dat bij het tracébesluit A27/A1 is opgesteld.</p> <p>Dit betekent concreet voor de vormgeving van de schermen in dit deel van het project: de schermen worden vanaf de weg gezien 20 graden hellend achterover geplaatst. Uit akoestisch onderzoek is gebleken dat deze helling in dat project noodzakelijk is om significante reflectie van geluid naar de overzijde te vermijden. Er is dan geen noodzaak om de schermen aan de wegzijde uit te voeren met een geluidabsorberend materiaal; aan de bewonerszijde worden de schermen ten oosten van de A27, in Groenekan, niet uitgevoerd met een geluidabsorberend materiaal; de scherm delen tot en met een hoogte van 3 meter ten opzichte van de weg worden niet transparant uitgevoerd, hogere scherm delen worden transparant uitgevoerd; ten westen van de A27 in Groenekan worden aan de bewonerszijde de niet transparante scherm delen uitgevoerd met een geluidabsorberend materiaal, om reflecties van geluid van de spoorlijn Utrecht-Hilversum, die tussen de woningen en het scherm parallel aan de A27 loopt, zoveel mogelijk te beperken.</p> <p>Omdat de in het project Ring Utrecht voorgestelde verhogingen van de schermen uit het tracébesluit A27/A1 tot schermen van meer dan drie meter hoog leiden, worden deze verhogingen dus uitgevoerd als transparante scherm delen.</p> <p>De vormgeving van de geluidsschermen wordt nader uitgewerkt in het Esthetisch Programma van Eisen (EPVE), waar speciale aandacht zal worden geschonken aan een groene uitvoering van de schermen.</p> <p>Mede naar aanleiding van de deze zienswijze is de omschrijving van de maatregelen in het tracébesluit verduidelijkt, zie hiervoor de Nota van Wijziging.</p>
10	<p>Snelheid Op diverse snelwegen in het land is in de afgelopen jaren de snelheid verhoogd tot 130 km/h. Deze ontwikkeling vind ik ten aanzien van de A27 absoluut onwenselijk en niet passend binnen de omgeving. Ik ga er dan ook vanuit dat u, in tegenstelling tot de A1, niet het snelheidsregime aanpast na het onherroepelijk worden van het TB. Ik wens dat er max. 100 km wordt gereden op de A27/Ring door en langs Groenekan.</p>	<p>Op de A27 is de maximumsnelheid bij Groenekan 120 km/uur. Dit wordt in het tracébesluit niet verlaagd naar 100 km/uur, maar ook niet verhoogd naar 130 km/uur. Op het moment van publicatie van het tracébesluit zijn er geen plannen daarna de snelheid te veranderen. Echter, is het niet mogelijk dat in het tracébesluit bepalingen opgenomen worden die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken, het moet altijd mogelijk zijn om op veranderde inzichten in te gaan. Wel zal, mocht een verandering later in overweging genomen worden, de daartoe voorgeschreven procedure doorlopen worden met de daarbij behorende mogelijkheden voor inspraak.</p>
11	<p>De 15 miljoen bovenwettelijke maatregelen: Ik wens die in te zetten voor geluidwerende voorzieningen. Daarnaast verzoek ik u om de geluidproductieplafonds te verlagen overeenkomstig de daartoe te treffen bovenwettelijke maatregelen.</p>	<p>Het uitgangspunt voor het bovenwettelijk pakket is het samenstellen van een effectief geluidpakket. Hiervoor is gekozen op basis van een bewonersconsultatie die heeft plaatsgevonden in 2013, waar de voorkeur is uitgesproken om het budget voor bovenwettelijke maatregelen hoofdzakelijk aan geluidmaatregelen te besteden. Als het tracébesluit onherroepelijk is, zal het positieve effect van het bovenwettelijk maatregel pakket planologisch worden verankerd door de geluidproductieplafonds te verlagen middels een ambtshalve wijziging. Op www.provincie-utrecht.nl/bwmringutrecht vindt u informatie over het definitieve bovenwettelijke maatregelenpakket.</p>
12	<p>Boscompensatie en bouwplaatsen Eind januari heeft onze gemeenteraad de Gebiedsvisie De Bilt Zuid vastgesteld, waarvan u eveneens melding maakt in de notitie "Proces van probleemverkenning naar Ontwerp-Tracébesluit". In de Gebiedsvisie is de nadruk gelegd op het open en kleinschalige landschap tussen De Bilt en de Uithof. Het gebied rond de Bunnikseweg en Universiteitsweg wordt gekenmerkt door halfopen tot open landschap, dat overwegend in gebruik is als grasland,</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.2 Liniepark)</p> <p>Mede naar aanleiding van de vele zienswijzen op dit punt is de inpassing van de EHS-compensatie in dit deelgebied aangepast. De nu voorziene inrichting is beschreven in de Nota van Wijziging en het tracébesluit. De belanghebbenden in het gebied zijn betrokken bij deze aanpassing.</p>

		<p>aangevuld met verspreid gelegen agrarische bebouwing.</p> <p>De voorgestelde schaal aan boscompensatie aan de westzijde van de aansluiting Uithof/De Bilt (locatie 47 / maatregel 2NLS) vinden wij niet passend binnen deze karaktervolle omgeving. Eveneens stuit het voorstel op veel weerstand vanuit de omgeving. Ik ben dan ook van mening dat invulling van de compensatieopgave ingevuld dient te worden door vooral in te zetten op afscherming van de snelweg. Eveneens vraag ik aandacht voor de hinder van het bouwterrein op deze locatie. Niet alleen kan dit grote hinder opleveren voor de omwonenden, maar eveneens zorgen voor een aanzienlijke verstoring van de ecologie in het gebied. Ik ben dan ook van mening dat de omvang van het werkterrein beperkt dient te blijven binnen het gebied tussen de snelweg en de nieuwe aansluiting richting Breda. Eveneens dient de ecologische impact vooraf geminimaliseerd te zijn door de aanleg van de benodigde compensatie ten behoeve van de verbinding.</p> <p>Over de plaats van de van Boscompensatie en de afvoer van het water rond Groenekan is met bewoners geen overleg gevoerd. Dit wordt wel gewenst.</p> <p>Ik wens dat u overleg voert met bewoners en de gemeente de Bilt over de Boscompensatie, het afvoeren van water en de bouwplaatsen</p> <p>Van ervaring leren</p> <p>Daarnaast hoop ik, met de gemeente de Bilt dat u de ervaringen wilt delen van reeds uitgevoerde projecten. Het knooppunt De Hogt (Ring Eindhoven, A2-A67) biedt waardevolle aanknopingspunten over de wijze waarop infrastructuur en landschap met elkaar verenigd kunnen worden. Door diverse gebiedspartijen uit de omgeving van De Bilt is op basis van deze ervaring het initiatief "Liniepark Rijnsweerd" opgezet. Ik benadruk deze lessen te benutten en het initiatief verder te betrekken bij de uitwerking van het Landschapsplan en het Esthetisch Programma van Eisen.</p>	<p>De boomcompensatie is beperkt tot een strook die de A27 afschermt, de totale oppervlakte aan compensatie is verminderd en de omvang van het beoogde werkterrein is sterk beperkt.</p>
ZWE-00019	1	<p>meer asfalt neerleggen is niet meer van deze tijd: mensen werken online, thuis, op flexwerkplekken op fietsafstand etc. Er zijn veel alternatieven onderzocht waarbij er geen schade aan de natuur wordt toegebracht. Onnodige wegverbreding betekent onherstelbare vernieling van het voor Utrecht zo waardevolle groen. Te gek voor woorden dat dit prestige-project niet veel eerder is gesneuveld!</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (2.2.1 verkeersprognoses en 2.2.2 gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p>
	2	<p>Geraakt in belang: Ja, ik woon in Lunetten. Slechtere Luchtkwaliteit, geluidsoverlast en minder groen heeft nadelig effect op alle bewoners van Lunetten!</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>De geluidbelastingen die zijn bepaald voor uw woning zijn opgenomen in bijlage 9e van het Deelrapport geluid - Specifiek van het ontwerp-tracébesluit Ring Utrecht. Ter hoogte van uw woning zal een stiller wegdek worden toegepast en wordt het bestaande geluidschermen tot een hoogte van 12 meter verhoogd. Met deze maatregelen kan de geluidbelasting bij uw woning met het project Ring Utrecht teruggebracht worden tot maximaal 52 dB. Dit is 4 dB lager dan de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. Wat de oppervlakte aan groen betreft blijkt uit het onderzoek dat het project geen negatief effect heeft op de oppervlakte en recreatieve kwaliteit van Park de Koppel.</p>
ZWE-00021	1	<p>Om de uitkomsten van de luchtberekeningen in het MER goed te kunnen beoordelen zou ik graag willen weten hoe de toekomstige emissies zijn berekend. Het gaat dan met name over de samenstelling van het wagenpark en bijbehorende emissiefactoren per voertuigklasse. In de Bijlage 3 van het Deelrapport luchtkwaliteit 'invoergegevens modelberekeningen' staan dergelijke essentiële data niet vermeld. Het MER schiet tekort in transparantie.</p>	<p>De generieke emissiefactoren worden jaarlijks door TNO, in samenwerking met het Planbureau voor de Leefomgeving en het Centraal Bureau voor de Statistiek, geactualiseerd en in maart gepubliceerd door het RIVM. De emissiefactoren voor de rijksweg worden weergegeven in de volgende link http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Tabellen_grafieken/Milieu_Leefomgeving/Emissiefactoren</p>

8	<p>Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.</p>
9	<p>Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).</p>
10	<p>Door de verkeersaantrekkende werking van dit project wordt tot ver buiten het projectgebied de stikstofdepositie verhoogd. Dat is schadelijk voor de natuur, en bovendien beperkt het direct of indirect de stikstofruimte voor de landbouw. Wat betekent dat voor toch een belangrijke bedrijfstak in Nederland?</p>	<p>Al jaren is er in Natura 2000-gebieden een overschot aan stikstof (ammoniak en stikstofoxiden). De grootste bron van stikstof in natuurgebieden is ammoniak (NH₃). Daarnaast dragen de sectoren verkeer en vervoer (inclusief scheepvaart) en industrie bij door uitstoot van stikstofoxiden (NO_x). Dit is schadelijk voor de natuur. Het belemmert ook vergunningverlening voor economische activiteiten. Daarom heeft het Rijk het initiatief genomen om deze stikstofproblemen aan te pakken. In de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) werken overheden en maatschappelijke partners samen om de stikstofuitstoot te verminderen en daarmee ook economische ontwikkelingen mogelijk te maken. Rijk, provincies en natuurorganisaties nemen maatregelen om de natuur te herstellen, door bijvoorbeeld stikstofrijke grondlagen te verwijderen. Agrarische ondernemers nemen maatregelen in hun bedrijfsvoering, zoals mest aanwenden met weinig stikstofverliezen en het gebruik van aangepast voer. Door deze combinatie van maatregelen ontstaat er ruimte voor nieuwe economische activiteiten. De PAS bepaalt dat een deel van de daling van de stikstofdepositie mag worden ingezet voor nieuwe projecten of projecten waarin uitbreiding van bestaande stikstofemissie aan de orde is. Dit wordt de ontwikkelingsruimte genoemd. Op deze manier blijft de stikstofdepositie dalen, terwijl er ook ruimte is voor de gewenste economische ontwikkeling. En daarmee ook voor investeringen in schonere productietechnieken, zoals emissiearme stalsystemen in de veehouderij. Zo ontstaat een evenwichtige benadering, waarbij economische activiteiten mogelijk blijven onder voorwaarde dat de gestelde natuurdoelen worden gehaald. De ontwikkelingsruimte wordt door de verantwoordelijke bestuurders beschikbaar gesteld en is verdeeld over vier segmenten waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen projecten en handelingen die niet toestemmingsplichtig zijn en projecten waarvoor wel een vergunning vereist is. Project Ring Utrecht is vergunningplichtig en valt in het segment van 'prioritaire projecten'. Prioritaire projecten zijn door het Rijk of de provincies aangemerkt als projecten van nationaal of provinciaal maatschappelijk belang. Ontwikkelingen in de landbouw vallen in een ander segment, al dan niet vergunningplichtig afhankelijk van de depositie van de nieuwe economische activiteit. De ontwikkelingsruimte wordt steeds voor een periode van zes jaar vastgesteld. De verdeling van de depositieruimte over de vier delen is een bestuurlijke keuze van Rijk en provincies.</p>

11	<p>Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
12	<p>De verbreding van de Ring zuigt meer autoverkeer aan. Het project is derhalve in strijd met het beleid van de gemeente Utrecht, die juist meer ruimte wil scheppen voor fiets en openbaar vervoer, en een verbetering van de leefkwaliteit. De verbreding leidt tot files en congestie op op- en afritten en het onderliggend wegennet. Zo dwarsboomt dit project de plannen van gemeente en regio om de algehele bereikbaarheid te verbeteren.</p>	<p>Het beleid van de gemeente Utrecht is beschreven in het ambitiesdocument 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar' (UAB) (gemeente Utrecht, januari 2012) en verder uitgewerkt in het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB), Mobiliteitsplan Utrecht 2025 (gemeente Utrecht mei 2016). In de onderzoeken voor het tracébesluit Ring Utrecht is rekening gehouden met UAB-maatregelen waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden. Dit betekent bijvoorbeeld dat de onderzoeken in het deelrapport Verkeer rekening houden met de afwaardering van de Cartesiusweg en 't Goylaan naar een enkelstrooks profiel. In eerdere fasen van het project (trechterstappen, fase 2a) is UAB meegenomen als gevoeligheidsanalyse in het verkeersonderzoek.</p> <p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit zoals nu voorligt. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p>
16	<p>De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.</p>	<p>Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.</p>
ZWE-00022	<p>2 Amelisweerd is één van de weinige natuurgebieden op fietsafstand van Utrecht en er wordt zeer intensief gebruik van gemaakt. (Kom eens kijken op een mooie zondagmiddag!) De meer dan 700 bomen die u wilt opofferen zijn vaak al eeuwenoud. Dit valt niet te compenseren. Daarnaast zal bij het werk aan het folie van de bak de grondwaterstand in Amelisweerd veranderen, met mogelijk desastreuze gevolgen die niet door u in kaart zijn gebracht. Dit moet voor het TB onderzocht worden.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p> <p>Als onderdeel van het hydrologisch onderzoek is een risicoanalyse uitgevoerd naar de risico's en gevolgen van werkzaamheden aan de folie (zie paragraaf 5.6 hydrologisch onderzoek). Hieruit blijkt dat alleen bij significante aantasting van de folie (volledige verwijdering folie over meerdere m²) er een merkbare invloed valt te verwachten op het grondwatersysteem buiten de folie. Daar waar het diepe grondwatersysteem (watervoerend pakket) aan de bovenzijde begrensd wordt door</p>

			<p>een deklaag met een oppervlaktewatersysteem worden de effecten op het ondiepe grondwater nog gedempt.</p> <p>De Commissie voor de milieu-effectrapportage heeft in haar advies aangegeven dat zij adviseren om in de uitvoeringsfase de effecten op grondwater goed te monitoren en waar nodig apparatuur achter de hand te houden om terug te bemalen. Dit advies is overgenomen.</p>
8	<p>Tenslotte de 'architectonische' argumenten, waarmee ik bedoel de gevolgen voor het landschap en de leefbaarheid van de stad. De A27 ligt tussen Utrecht-Oost/Utrecht-Zuid en de Uithof. De Uithof is een onlosmakelijk onderdeel van de stad geworden, getuige de duizenden fietsbewegingen tussen stad en campus. Het is nu al niet de prettigste route, maar door de verbreding moet straks iedereen door een nog langere, nare, donkere tunnel. Hetzelfde geldt voor fietsers, wandelaars, kanoërs, roeiers en SUPpers die langs of op de Kromme Rijn bewegen. Gaat u alstublieft eens kijken - u maakt onze stad stuk. Waarom?</p>	<p>De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhynauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.</p>	
14	<p>Het landschapsbelang. De A27 ligt eigenlijk IN Utrecht, door zijn positie tussen Utrecht en de Uithof en Utrecht en het landgoederengebied waar half Utrecht in het weekend ontspant. Daarnaast doorsnijdt het twee historische gebieden: de Waterlinie en de Limes. Door de verhoging van de knooppunten en verbreding van de weg tot zulke industriële proporties verplettert dit project een belangrijk deel van de leefbaarheid aan de oostkant van Utrecht.</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoelage gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van de ecologische hoofdstructuur (EHS), als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen.</p> <p>Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat, de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het milieu-effectrapport tweede fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigend stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p>	
ZWE-00023	1	Ben categorisch tegen de verbreding ... Investeer maar meer in het openbaar vervoer..	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p>
ZWE-00025	3	<p>Geraakt in belang: Lucht en geluidsoverlast in Lunetten. Mijn zoon is al opgegroeid met longproblemen ivm luchtverontreiniging en hij was niet de enige op de crèche.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>De geluidbelastingen die zijn bepaald voor uw woning zijn opgenomen in bijlage 9a van het Deelrapport geluid - Specifiek van het ontwerp-tracébesluit Ring Utrecht. Ter hoogte van uw woning zal een stiller wegdek worden toegepast en worden nieuwe geluidschermen tot een hoogte van 6 meter geplaatst. Met deze maatregelen kan de geluidbelasting bij uw woning met het project Ring Utrecht teruggebracht worden tot maximaal 52dB. Dit is 6 dB lager dan de geluidbelasting die</p>

			op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. Uw woning is een zogenaamde saneringswoning (zie Deelrapport geluid - Algemeen) en met deze maatregelen wordt voldaan aan de wettelijke opgave om de geluidbelasting bij uw woning met ten minste 5 dB te verlagen. Er is dus geen sprake van een toename van de geluidbelasting ten gevolge van het project Ring Utrecht. Langs de rijksweg wordt voldaan aan de normen. Echter ook onder de normen zijn er gezondheidsrisico's. Om die reden is de Gezondheidsraad gevraagd te adviseren over hoe gezondheid meer centraal te stellen in het luchtkwaliteitsbeleid. Dit advies wordt in 2017 verwacht.
ZWE-00026	3	Perplex sta ik bij het lezen van het MER deelrapport Luchtkwaliteit. Het is opmerkelijk dat PM10, PM2.5 en NOx toenemen met 4 tot 8%, zonder dat dit reden is om van een significante stijging te spreken. Dit is onnavolgbaar gerekend, dat niet toelaatbaar is gezien de ernst van deze stijging voor de gezondheid van omwonenden. De effecten op roetconcentraties zijn dan nog niet eens berekend. In een ouder rapport, niet behorende tot de OTB stukken, is wel iets geschreven over de toename van verwachte roetconcentraties. Gezien de grote verkeerstoename is die vrij significant en nog relevanter voor de gezondheid dan eerdergenoemde stoffen. Dit zou goed in beeld gebracht moeten worden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit. De aangehaalde tabel 8.4 geeft aan dat de emissies per deelgebied stijgen met 4 tot 8%. Het juridisch voorgeschreven studiegebied voor luchtkwaliteit is echter groter dan het totaal van de vier deelgebieden (het plangebied). In het studiegebied buiten het plangebied is de toename van de emissie veel geringer, waardoor de toename in het gehele studiegebied kleiner is dan 4%. Zoals u al aangeeft is in de rapportage Ring Utrecht, van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit, welke behoort bij de ontwerp-tracébesluit-documenten, ingegaan op de concentraties en de effecten van roet (EC). Roet en ultrafijnstof worden vaak in relatie gebracht met gezondheidseffecten. Voor roet is geen norm vastgesteld waarop getoetst kan worden en is daarom niet meegenomen in de milieu-effectrapportage deelrapport Luchtkwaliteit als indicator voor luchtkwaliteit. In de rapportage Ring Utrecht, van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit, welke behoort bij de ontwerp-tracébesluit-documenten, zijn wel de effecten van de projectvarianten op de concentraties roet als indicator inzichtelijk gemaakt.
	5	Twee maal zes rijstroken binnen de bak zou ook recht doen aan de rechterlijke uitspraak, gedaan voor de oorspronkelijke aanleg van de A27. De bak is bij rechterlijke uitspraak beperkt tot de huidige breedte. Verbreding tot anderhalf keer die breedte behoort juridisch gezien niet tot de mogelijkheden.	De uitspraak waaraan de zienswijze refereert, is de uitspraak van de Kroon van 24 december 1980. Daarin is uitgesproken dat goedkeuring werd onthouden aan het bestemmingsplan Maarschalkerveerd. In dit bestemmingsplan werd onder meer de aanleg van de A27 planologisch mogelijk gemaakt. Gelet op bezwaren van de Aktie Amelisweerd, was de Kroon van oordeel dat de bestemming weggebonden groen ter hoogte van het bos Amelisweerd niet voor goedkeuring in aanmerking kwam, voor zover deze bestemming niet benodigd was voor de bak-constructie. De A27 is dan ook ter hoogte van Amelisweerd in een bak-constructie aangelegd, waarmee aan deze uitspraak gevolg is gegeven. De uitspraak is nu niet meer relevant, want uit het thans voorliggende tracébesluit met bijlagen en uit de bijbehorende milieu-effectrapportage tweede fase, volgt dat extra rijstroken moeten worden toegevoegd en weefbewegingen moeten worden verminderd, mede vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. Om dit uit te kunnen voeren, kan niet langer met de huidige bakconstructie worden volstaan.
	7	Plannen zoals deze, moeten altijd gevolgd worden door nog meer asfalt. Knooppunt Oudenrijn (A12) zal aanpassing behoeven, blijkt uit de stukken. De A27 net buiten de Ring Utrecht zal niet opgeloste congestie hebben in 2030. En dan zijn er nog de verkeerslichten bij de aansluiting van de N230 op de A2. Bij gereedkomen van alle plannen, krijgt dit knelpunt ook meer verkeer te verwerken, en zal weer een dure aanpassing moeten volgen (bij ongewijzigd mobiliteitsbeleid).	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.3 verschuiven van knelpunten). Zoals ook aangegeven in het eindadvies van de Commissie m.e.r. is het belangrijk dat continu gemonitord wordt waar eventueel nieuwe knelpunten optreden na realisatie van dit project. Daar waar nieuwe knelpunten ontstaan zullen dan inderdaad maatregelen getroffen moeten worden door de desbetreffende wegbeheerder(s). Specifiek voor de aansluiting NRU (N230) op de A2 geldt dat de verkeersafwikkeling in de huidige situatie al niet goed is. Vandaar dat de Provincie Utrecht een verkennende studie is gestart naar mogelijke oplossingen voor dit probleem. De Commissie m.e.r. geeft ook aan dat in de modelberekening uitgegaan is van de meest recente inzichten ten aanzien van de toekomstige ontwikkeling op het gebied van verkeer en vervoer op en rond de Ring Utrecht.
	8	Slimmer is het om mobiliteitsbeleid te richten op het verminderen van het aantal gereden autokilometers, op het voorkomen van nodeloze autoritten. Maar liefst een derde van verkeer op de Ring Utrecht is stadsverkeer. Daarvoor zijn betere oplossingen te bedenken. Niet voor niets waren vormen van betalen voor mobiliteit, gekoppeld aan belastingen naar milieuprestaties, de meest prominente maatregelen in het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Dit soort maatregelen hebben meer file-oplossend vermogen dan het aanleggen van meer asfalt, kosten een fractie van de kosten terwijl de effecten voor heel Nederland zijn. Het stuit mij op de	Het landelijk beleid van het ministerie van Infrastructuur en Milieu is niet gericht op het verminderen van autokilometers, maar op het verbeteren van de doorstroming op een verkeersveilige manier. In de door u aangehaalde brochure "de brede bereikbaarheidsaanpak langs vijf sporen" is te lezen dat binnen het beleidsspoor innovatie ingezet wordt op "belonen van reizen buiten de spits" in plaats van het eerder beschouwde "betalen voor mobiliteit".

		borst, dat het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft aangekondigd mobiliteitsbeleid voortaan slimmer aan te pakken, volgens de Ladder van Verdaas en met oog op kosten en baten, zonder dat dit enig effect heeft op dit OTB. Ik ga er van uit dat het Ministerie van I&M haar eigen nieuwe beleid serieus gaat nemen en dat dit zijn weerslag vindt in het TB. Het nieuwe beleid vond voor het eerst haar weg in de I&M begroting van 2015, en in de brochures "De brede bereikbaarheidsaanpak langs vijf sporen" en "Meer bereiken".	
	10	Tenslotte maak ik mij zorgen over de invulling van de boscompensatie (EHS-compensatie en in het kader van de Boswet). Ook hier is geen plan klaar en kunnen burgers dus niet hun mening kenbaar maken. Aangezien er formeel geen inspraakmogelijkheid meer is na de inzage periode van het OTB, zal hier afgeweken moeten worden van de normale procedure richting het TB	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Op grond van de Tracéwet dient het tracébesluit een beschrijving van de te treffen voorzieningen te bevatten, die zijn gericht op het ongedaan maken, beperken of compenseren van de nadelige gevolgen van de uitvoering van het werk. Daaronder vallen alle mitigerende en compenserende maatregelen die rechtstreeks verband houden met het werk. Hoewel er geen rechtsgrond is die vereist dat mitigerende en compenserende maatregelen ten tijde van het nemen van het tracébesluit in detail is uitgewerkt, bevat artikel 10 van het tracébesluit een overzicht van de te compenseren effecten op de ecologische hoofdstructuur en de compensatie op grond van de Boswet. De minister is er niet toe gehouden om de compensatie al op het moment van openstellen van de weg gerealiseerd te hebben. Voor wat betreft de beschrijving van de in het kader van mitigatie en compensatie te treffen maatregelen, voldoet het tracébesluit aldus aan het bepaalde in de Tracéwet. Tegen het tracébesluit is op de voorgeschreven wijze inspraak mogelijk en er behoeft dus niet te worden afgeweken van de gangbare procedure.</p>
ZWE-00027	2	Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.	<p>Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken is het in enkele gevallen noodzakelijk om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde.</p> <p>Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.</p>
	5	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).</p> <p>U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.</p>
ZWE-00029	2	Verder lijken me 12 meter hoge geluidsschermen niet passend in park de koppel.	<p>In de paragraaf 2.5 Geluid van de Nota van Antwoord wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op de wijk Lunetten.</p> <p>Om de schermen in te passen aan de parkzijde komt er een groene afscherming voor de schermen.</p>
	3	Verder ben ik bezorgd over de onvermijdelijke verlaging van de luchtkwaliteit door het extra verkeer dat de nieuwe brede weg gaat aantrekken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.

	4	Geraakt in belang: Ja, mijn woongenot wordt gedurende de bouw behoorlijk aangetast. Verder zal bij een bredere weg met meer verkeer de luchtkwaliteit in de omliggende wijken nog verder afnemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbesteding en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de uitvoering).
ZWE-00031	2	Dit plan wordt achterhaald door moderne ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit. Allerlei vormen van slimme bereikbaarheid en gezamenlijk of collectief autogebruik zijn niet meegenomen in de onderbouwing van plan of mogelijke alternatieven. Veel verkeerskundigen zijn er al van overtuigd dat de ontwikkeling van slimme vormen van mobiliteit dit soort enorme verbredingsplannen overbodig maken.	In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&M bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Tabellen_grafieken/Milieu_Leefomgeving/Emissiefactoren . De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer. Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.
	6	Om de uitkomsten van de luchtberekeningen in het MER goed te kunnen beoordelen zou ik graag willen weten hoe de toekomstige emissies zijn berekend. Het gaat dan met name over de samenstelling van het wagenpark en bijbehorende emissiefactoren per voertuigklasse. In Bijlage 3 van het Deelrapport luchtkwaliteit 'invoergegevens modelberekeningen' ontbreekt essentiële data. Het MER schiet dan ook tekort in transparantie.	In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&M bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Tabellen_grafieken/Milieu_Leefomgeving/Emissiefactoren . De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer. Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.
	12	Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.	Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27. Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst. In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.
	15	De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.	Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van

			<p>verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke berekening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.</p>
ZWE-00032	6	<p>Om de uitkomsten van de luchtberekeningen in het MER goed te kunnen beoordelen zou ik graag willen weten hoe de toekomstige emissies zijn berekend. Het gaat dan met name over de samenstelling van het wagenpark en bijbehorende emissiefactoren per voertuigklasse. In de Bijlage 3 van het Deelrapport luchtkwaliteit 'Invoergegevens modelberekeningen' staan dergelijke essentiële data niet vermeld. Het MER schiet tekort in transparantie.</p>	<p>In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&M bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Tabellen_grafieken/Milieu_Leefomgeving/Emissiefactoren. De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer. Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.</p>
	11	<p>Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>
	12	<p>Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg.</p> <p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West.</p> <p>De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd.</p> <p>Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>

	14	De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.	Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van de verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.
ZWE-00033	2	Waar geluid van een spoorweg kan reflecteren tegen geluidsschermen, die u in dit plan plaatst, moet u die reflectie betrekken in de berekeningen. Dat heeft u niet overal correct gedaan en derhalve moet u dat rechtzetten.	Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidsscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidsscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidsscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27. Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidsscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht werden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst. In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidsscherm op de reflectie van het spoorgeluid.
	5	Een overkapping van de A27 zou veel geluidsproblemen en stankproblemen kunnen voorkomen en reguleren. Dit alternatief dient z.s.m. nader onderzocht te worden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.3 glazen overkapping).
	6	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.
	11	Door de veranderingen in en bij Amelisweerd ben ik bang voor een verandering in de grondwaterstand. Bij het lekragen van het vlies dan wel door mogelijke plaatsing van bentoniet diepwanden zal de grondwaterstand veranderen. Zowel vernatting als verdroging kan de oorzaak zijn van sterfte van de oude bomen. Dat is onacceptabel. U mag dit risico niet nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en de folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van de verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor

			mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke berekening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.
ZWE-00034	3	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
	6	Ik vrees hogere geluidbelasting als gevolg van de uitbreiding van de A27. Deze vrees wordt versterkt doordat het huidige geluidscherm ter hoogte van de bedrijven aan het Zwarte Woud wordt verwijderd en hier niets voor terug komt. Alsnog plaatsen van een geluidscherm heeft als bijkomend voordeel dat er geen direct zicht op de snelweg ontstaat. Een met klimop begroeid scherm is esthetisch veel aantrekkelijker dan het asfalt van de A27.	<p>In het ontwerp-tracébesluit komt het geluidscherm dat in de huidige situatie op de rand van de verdiepte ligging staat te vervallen. Uit de afweging van de doelmatige maatregelen is gebleken dat het terugplaatsen van dit scherm onvoldoende extra geluidreductie oplevert bij de achterliggende woningen en daardoor niet doelmatig is. Dit heeft in het ontwerp-tracébesluit geresulteerd tot een maatregelenpakket waarmee er bij 3 woningen nog een overschrijding optrad van de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan van maximaal 1 dB.</p> <p>Zonder het geluidscherm langs de rijksweg zal tussen de bedrijfsgebouwen Woudstede en Arboned een gat in de afscherming ontstaan, waarvan door de insprekers wordt opgemerkt dat er veel geluid doorheen zal komen. Aangezien de hoge kantoorgebouwen aan weerszijden zorgen voor een goede afscherming, zou het gat inderdaad kunnen worden ervaren als een opvallende bron van geluid.</p> <p>Uit een aanvullende afweging is gebleken dat een scherm van 6 meter hoog, dat tussen de bestaande bedrijfsgebouwen kan worden geplaatst, doelmatig is. De resterende overschrijdingen kunnen daarmee worden weggenomen en het geluid uit het gat tussen de gebouwen zal als minder hinderlijk worden ervaren. Dit betekent dat het tracébesluit hierop is aangepast. In het Landschapsplan is aangegeven dat schermen op deze locatie een groene uitstraling zullen krijgen.</p>
	7	Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg.</p> <p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West.</p> <p>De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog “bovenwettelijk geluidscherm” geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd.</p> <p>Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p>

		In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidsscherm op de reflectie van het spoorgeluid.
10	De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.	Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.
11	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.
ZWE-00035	1	Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.
	4	De geluidsschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd een redelijke geluidafscherming te bereiken. De geluidsschermen moeten overal tenminste 4 m hoog zijn om ook op enige honderden meters afstand van de weg de herrie flink te verlagen. Bovendien moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door ze te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. U moet gezondheidsschade door geluidsoverlast zoveel mogelijk voorkomen. Het volstaat hoegenaamd niet om aan de toch al slappe regeltjes te voldoen. Meer ambitie is nodig.
	5	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.
	8	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.
		De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.
		Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de

			<p>effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
ZWE-00036	2	<p>Dit project zal de automobilititeit vergroten, terwijl het gebruik van de auto juist zou moeten worden ontmoedigd. Toenemend autoverkeer geeft meer luchtvervuiling door roet, fijnstof, NOx, remmen-, wegdek- en bandenslijtage. Uit onderzoek van Natuur en Milieu is gebleken dat thans de luchtkwaliteit in de directe nabijheid van de beide snelwegen A27 en A12 (m.n. Lunetten- en Hoograven-Zuid) dusdanig is, dat sprake is van gezondheidsschade. De verbreding van beide snelwegen heeft alleen maar nadelige gezondheidseffecten, die zwaarder dienen te wegen dan het enkele belang dat is gediend met dit OTB.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p>
	3	<p>Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>
ZWE-00037	3	<p>CPB publicaties</p> <p>Verder verwijst ik naar twee recente publicaties van het Centraal Planbureau (CPB). Het eerste betreft een bericht waarin het CPB meent dat de verbreding van de Ring Utrecht uitgesteld moet worden.</p> <p>http://www.cpb.nl/persbericht/3214634/uitstel-verbreding-a27a12-ring-utrecht-beste-optie</p> <p>“Uitstel van de verbreding A27/A12 bij de Ring Utrecht verhoogt de maatschappelijke welvaart. Een analyse van de maatschappelijke kosten en baten geeft aan dat het project pas rendeert als het fileprobleem rondom Utrecht aanzienlijk verergert ten opzichte van de huidige situatie”.</p> <p>...(…)...</p> <p>“Maar op basis van de nu beschikbare veiligheidsrapporten kunnen sommige van dergelijke varianten naar de mening van het CPB niet op voorhand worden uitgesloten. Dit zou als voordeel hebben dat de bak bij Amelisweerd niet hoeft te worden verbreed. Uitstel van besluitvorming heeft daarom ook het voordeel dat deze alternatieven nader onderzocht kunnen worden”.</p> <p>Het tweede bericht is een publicatie van het CPB waarin gesteld wordt dat :</p> <p>“De rol van gemeenten en provincies in het mobiliteitsbeleid zal de komende tijd naar verwachting verder toenemen. Grootschalige investeringen in rijkswegen en spoor zijn de komende decennia minder vaak rendabel. Lokaal valt wel winst te boeken op het gebied van mobiliteit. Steden blijven nieuwe bewoners trekken; ze zullen moeten investeren in hun transportsystemen om de toenemende mobiliteit aan te kunnen”.</p> <p>http://www.cpb.nl/persbericht/lokale-overheid-grotere-rol-bij-mobiliteitsbeleid</p>	<p>Het beleid van de gemeente Utrecht is beschreven in het ambitiesdocument ‘Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar’ (UAB) (gemeente Utrecht, januari 2012) en verder uitgewerkt in het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan ‘Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB), Mobiliteitsplan Utrecht 2025 (gemeente Utrecht mei 2016). In de onderzoeken voor het tracébesluit Ring Utrecht is rekening gehouden met UAB-maatregelen waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden. Dit betekent bijvoorbeeld dat de onderzoeken in het deelrapport Verkeer rekening houden met de afwaardering van de Cartesiusweg en ‘t Goylaan naar een enkelstrooks profiel. In eerdere fasen van het project (trechterstappen, fase 2a) is UAB meegenomen als gevoeligheidsanalyse in het verkeersonderzoek.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (advies centraal planbureau).</p> <p>Het rapport waar de inspreker naar toe verwijst betreft de second opinion van de maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) van de Ring Utrecht. In de second opinion stelt het Centraal Planbureau dat de algemene indruk van de MKBA goed is. Een MKBA is slechts een van de instrumenten om tot een besluit te kunnen komen. Een ander is de milieu-effectrapportage en zijn verkeersveiligheidsanalyses. De verkeersveiligheid van ontweven binnen de bestaande bak is uitgebreid bestudeerd door specialisten op verkeersveiligheid en is samengevat op de pagina's 103-147 van het Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016). Hierin is aangetoond dat er geen verkeersveilige oplossing is voor ontweven in een niet verbrede bak. Een economisch afwegingsmodel als een MKBA kan niet functioneren als een model voor de afweging van verkeersveiligheid.</p> <p>Het realiseren van Ring Utrecht maakt onderdeel uit van vastgesteld beleid. Verkiezingen hoeven hiervoor niet afgewacht te worden.</p>

	<p>De gemeente Utrecht is al bezig met een mobiliteitsbeleid, gericht op het versterken van de rol van de fiets en de voetganger en het OV. Naar mijn mening strookt het verbreden van de Ring Utrecht op geen enkele manier met het beleid van de gemeente. Ik zou u dan ook willen verzoeken om de rol en de zienswijze van de gemeente Utrecht in het OTB veel meer mee te wegen. De gemeente Utrecht heeft onlangs een zienswijze ingediend waar ik het volledig mee eens ben. Het volgende citaat sluit hier goed bij aan, het citaat is afkomstig uit de hierboven vermelde publicatie van het CPB:</p> <p>“Grotere steden blijven ook in de toekomst meer bewoners trekken, bij hoge én bij lage groei van de economie en bevolking. Dit creëert nieuwe uitdagingen voor mobiliteitsbeleid. Stedelijk mobiliteitsbeleid is bij uitstek een onderwerp voor besluitvorming op lokaal niveau, waarbij sprake kan zijn van samenwerking met en medefinanciering vanuit de kant van het Rijk”.</p> <p>Bovendien zullen er in 2017 al verkiezingen plaatsvinden. Waarom nog voor de verkiezingen zo’n belangrijke beslissing nemen die zulke ingrijpende gevolgen heeft?</p>	
4	<p>Kromme Rijn</p> <p>Als inwoner van Utrecht ga ik regelmatig met de fiets naar de landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen. Met de fiets doe ik er iets langer dan 10 minuten over. Ik kan er ook lopend naartoe. Dan heb ik de keuze om het prachtige wandelpad langs de rivier de Kromme Rijn te nemen. Het is uniek voor een grote stad als Utrecht in ons land, dat je via een pad langs de rivier vanuit de stad naar de landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen kunt lopen. Om te recreëren en van de prachtige natuur te genieten. De route langs de Kromme Rijn loopt overigens helemaal tot Wijk bij Duurstede. Het KrommeRijnpad is in 2015 uitverkozen tot dé leukste wandelroute van het jaar.</p> <p>Mijn mening is dat de verbreding van de Ring Utrecht gevolgen heeft voor een deel van deze route langs dit pad. Zo is er het viaduct dat verbreed en verhoogd gaat worden. Het viaduct over de Kromme Rijn wordt bijna 100 meter breed! Ik maak me grote zorgen over de gevolgen van deze maatregel op het landschap aldaar. Er is een prachtig stuk met bomen waar het in de lente vol met bloeiend fluitenkruid staat. Bovendien wordt de herrie vanaf dit viaduct naar het bos ondraaglijk. Ik heb recent een geluidsoptname gemaakt van het verkeerslawaaï (na de spits) van het bestaande viaduct en ik schrok daar zelf van. Na de verbreding zal de geluidsoverlast nog erger zijn. En dan heb ik het niet eens over de bouwoverlast die zeker 8 jaar zal duren. Hoe gaat het dan verlopen voor de wandelaars en joggers die hier regelmatig lopen? En de dieren? En wat zijn de gevolgen voor de woningen die hier staan en de tennisbanen die ook in dit gebied liggen?! Hoe lang gaat het na de bouwoverlast duren voordat het landschap en de natuur helemaal zijn hersteld?</p> <p>In het OTB staat over de onderdoorgang Kromme Rijn: ‘De onderdoorgang komt er anders uit te zien: minder benauwend dan nu nog het geval is’. Ik kan u verzekeren dat deze onderdoorgang op geen enkele manier door mij als ‘benauwend’ wordt ervaren. Bovendien kan een natuurvriendelijke oever ook aangelegd worden zonder de verbreding.</p>	<p>De onderdoorgang langs het jaagpad onder het viaduct Kromme Rijn wordt voor de wandelaar inderdaad langer, maar door de herinrichting van het viaduct onder de A27 blijft er sprake van een aantrekkelijke route van de stad naar het bos.</p> <p>De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen kan daardoor ook breder worden. Deze krijgt ook een betere verlichting. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Hier wordt de verlichting vleermuisvriendelijk gemaakt. Of het jaagpad ook tijdens de bouwperiode altijd toegankelijk blijft is op dit moment nog niet aan te geven. Rijkswaterstaat bekijkt de komende periode samen met de gemeenten en provincie welke eisen ten aanzien van dit soort verbindingen aan de opdrachtnemers kunnen worden meegegeven. Het belang van het jaagpad is echter bekend en wordt daarbij meegenomen. De gevolgen die de wegaanpassingen voor de woningen en verenigingen in de omgeving hebben, worden met de betreffende partijen besproken.</p>
5	<p>Natuur, landschap, compensatie</p> <p>Ook voor Amelisweerd en Rhijnauwen zelf heeft de verbreding van de Ring talloze gevolgen. Ik kom er graag. Dat geldt voor veel meer inwoners van Utrecht. Het is voor mij het meest nabije bosgebied om te kunnen recreëren. Voor de verbreding van de Ring moeten heel veel bomen worden gekapt en verdwijnt opnieuw waardevolle natuur. Aan beide kanten van de A27 verdwijnt een flinke strook bos met veel oude eiken en beuken. Maar ook langs andere delen van de Ring worden veel bomen gekapt. Na de kap van Amelisweerd in 1982 beloofde minister Zeevalking dat er weer bomen zouden worden terug geplant, in en rond het verkeersplein Rijnsweerd. Die bomen worden nu op hun beurt weer allemaal gekapt. In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan.</p>	<p>In het project Ring Utrecht is voorzien in maatregelen om de effecten op de natuur te beperken (mitigatie) en om effecten te compenseren. Deze maatregelen zijn uitvoerig toegelicht in de rapportage Natuurmitigatie en compensatieplan. Dit is een onderliggende rapportage bij het tracébesluit en bij de milieu-effectrapportage. Een voorbeeld van een mitigerende maatregel is het aanbrengen van vleermuisvriendelijke verlichting in onderdoorgangen. Voor een betere sociale veiligheid is een goed verlichte onderdoorgang noodzakelijk. Bij gewone verlichting werkt dat verstrend voor de vleermuizen. met de plaatsing van zorgvuldig geplaatste vleermuisvriendelijke verlichting wordt ervoor gezorgd dat de vleermuizen ongehinderd door de onderdoorgang kunnen vliegen terwijl meteen de sociale veiligheid verbetert. Ook zijn er algemene natuurversterkende maatregelen, zoals het realiseren van natuurvriendelijke oevers. Deze komen niet voort uit de noodzaak om effecten voor een bepaalde soort te beperken, maar uit de ambitie om de algehele natuurwaarde en daarmee de biodiversiteit in het plangebied te versterken.</p>

		<p>Compensatie vindt plaats voor ecologische hoofdstructuur (EHS) en voor bomen, op basis van wettelijke regelingen. In het project is uitgegaan van een ruimhartige compensatie. Dit betekent dat er meer compensatie plaats vindt dan minimaal wettelijk noodzakelijk is. Dit is toegelicht in genoemd Natuurmitigatie- en compensatieplan. In de Nota van Wijziging en het tracébesluit is de EHS-compensatie verder uitgewerkt dan in het ontwerp-tracébesluit.</p> <p>Ten aanzien van het punt in de zienswijze dat alle bomen rond verkeersplein Rijnsweerd gekapt zouden worden; een groot deel van de bomen rond het knooppunt blijven gehandhaafd. Ook worden in de eindsituatie weer extra bomen rond het knooppunt gepland langs de delen die veranderen. Dit is te zien op de kaarten bij het landschapsplan.</p>
6	<p>Behalve het bos wordt ook het landschap verder aangetast. Bijvoorbeeld het Krommerijngedebied en het mooie landschap achter de Botanische Tuinen op de Uithof. Ook de weidegebieden rond Fort Voordorp en Fort 't Hemeltje.</p> <p>De vraag is hoe u deze vernietiging van de natuur wilt compenseren. Het lijkt er op, dat de natuurcompensatie nog steeds niet rond is. Rijkswaterstaat is nog altijd aan het zoeken. In de buurt van Utrecht, zeker aan de oostkant, is weinig ruimte voor compensatie. De meeste plekken hebben al een bestemming. Of er is al waardevolle natuur, en daar kun je niet compenseren. Ook wil je niet dat waardevol cultuurlandschap wordt opgeofferd om er bos van te maken.</p> <p>Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.</p> <p>Voorts zit ik niet te wachten op een constructie à la het Prins Clausplein bij knooppunt Rijnsweerd. Zo'n fly-over past totaal niet bij het landschap, is horizon-vervuilend en heeft overige negatieve effecten, zoals geluidsoverlast en meer luchtvervuiling.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).</p> <p>De effecten op het landschap zijn beschreven in de milieu-effectrapportage. Mede door de maatregelen in het Landschapsplan leidt het project niet tot negatieve effecten op het landschap. De natuurcompensatie is concreter geregeld in de fase tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit. In het tracébesluit en in de Nota van Wijziging is dit aangegeven.</p> <p>Uw vergelijking met het Prins Clausplein gaat in zoverre op dat er bij de Ring Utrecht ook vier verkeersniveaus komen. Het verschil met het Prins Clausplein is echter dat er bij de Ring Utrecht één niveau onder de grond wordt aangelegd waardoor dit knooppunt minder de hoogte in gaat dan het Prins Clausplein. In het milieueffectrapport tweede fase (deelrapport ruimte en ruimtelijke kwaliteit) is de landschappelijke impact van het knooppunt Rijnsweerd onderzocht. Uitzicht vanuit de wijken naar het knooppunt is meegewogen in deze beoordeling. In dit rapport is te lezen dat in en rond het knooppunt Rijnsweerd veel beplanting staat, wat de weg vanuit de omgeving gezien grotendeels uit het zicht houdt. Daardoor is de invloed van het knooppunt en de aansluitende wegen op de belevingswaarde van het landschap beperkt.</p>
9	<p>Het dak op de bak kan niet als een groene verbinding gaan fungeren. Daarvoor is de deklaag van een meter te dun. Bovendien is de ontwerpdraagkracht (30kN/m2) te klein om bomen te kunnen dragen. Veel meer dan wat gras en struikgewas zal er niet op toegelaten worden.</p>	<p>Het ontwerp van de Groene Verbinding, inclusief de dikte van de grondlaag, wordt bepaald door de gemeente Utrecht. Het tracébesluit doet hier geen uitspraak over.</p>
10	<p>De Uithof en de bereikbaarheid</p> <p>De bereikbaarheid van de Uithof moet verbeterd worden. Een belangrijk argument in het OTB om de Ring Utrecht te verbreden. Maar in het promotiefilmpje van de Verbreding Ring Utrecht en in documenten hoor en lees ik weinig over de aan te leggen tram. Daarnaast is de verbreding niet nodig om de bereikbaarheid te verbeteren. In een artikel van De Utrechtse Internet Courant van 5 april 2013 met als titel : "Moet de A27 bij Amelisweerd verbreed worden? Dat is de vraag" wordt de heer De Gelder geciteerd (directeur van het Utrecht Science Park).</p> <p>https://www.duic.nl/algemeen/moet-de-a27-bij-amelisweerd-verbreed-words-dat-is-de-vraag/</p> <p>De Gelder geeft aan dat "de weg wat hem betreft niet verbreed hoeft te worden. "De bereikbaarheid is voor ons heel belangrijk. En dan is de breedte van de weg niet belangrijk voor ons, we kijken dan eerder naar de bereikbaarheid van De Uithof. Dan is een afslag vanaf de A27 richting De Uithof een stuk belangrijker. Als klein clubje met een groot project, het realiseren van 3000 banen, is het vestigingsklimaat in het Utrecht Science Park van groot belang. In dat kader vinden we het vooral belangrijk dat de verbinding met Schiphol via de Uithoflijn goed is."</p>	<p>De aanleg van de tram wordt in de komende jaren uitgevoerd. Er is rekening gehouden met deze tramlijn.</p> <p>Voor wat betreft de aansluiting op de A27: de Uithof heeft een aansluiting op het hoofdwegennet, op de A28. Voor het toevoegen van een extra aansluiting op de A27 is geen ruimte.</p>
11	<p>In en om Utrecht is er al veel verbeterd wat betreft het Openbaar Vervoer. Sporen zijn en worden verdubbeld. Nieuwe stations zijn aangelegd (Vaartsche Rijnstation) en stations zijn vergroot en verbeterd. Er komt bovendien een tramlijn naar de Uithof. Daarnaast is de gemeente Utrecht (zie ook hierboven) bezig met een mobiliteitsbeleid. Hoe strookt dit alles met de plannen van Rijkswaterstaat om de Ring Utrecht te verbreden? Is dit wel nodig?</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Het beleid van de gemeente Utrecht is beschreven in het ambitiesdocument 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar' (UAB) (gemeente Utrecht, januari 2012) en verder uitgewerkt in het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB), Mobiliteitsplan</p>

		<p>Utrecht 2025 (gemeente Utrecht mei 2016). In de onderzoeken voor het tracébesluit Ring Utrecht is rekening gehouden met UAB-maatregelen waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden. Dit betekent bijvoorbeeld dat de onderzoeken in het deelrapport Verkeer rekening houden met de afwaardering van de Cartesiusweg en 't Goylaan naar een enkelstrooks profiel. In eerdere fasen van het project (trechterstappen, fase 2a) is UAB meegenomen als gevoeligheidsanalyse in het verkeersonderzoek.</p> <p>Gedurende het planproces van de Ring Utrecht vindt continu overleg plaats met andere overheden om de verschillende initiatieven op elkaar af te stemmen. In 'VERDER' werken gemeenten, provincie en het rijk samen om de bereikbaarheid van de regio Midden-Nederland te verbeteren. Zie www.ikgaverder.nl/documenten.</p>	
	12	<p>Totaal gaat het om een bedrag van 1,2 miljard euro. Wat kun je met het geld doen als de Verbreding van de Ring niet doorgaat.</p> <p>Er zijn voldoende alternatieven. In plaats van wegverbredingen kunt u beter parkeergarages bouwen, met goede openbaar vervoer aansluitingen met de werkplekken (Utrecht Science Plan, binnenstad, etc). Dat scheelt veel autoverkeer, en dat is goed voor milieu en klimaat. Ook zijn er andere alternatieven die het CPB bijvoorbeeld noemt : beïnvloeden van het reisgedrag, optimaliseren van bestaande verbindingen en inspelen op nieuwe technologieën. Experimenten en beleidsevaluaties kunnen helpen om dit beleid vorm te geven.</p>	<p>In de milieu-effectrapportage eerste fase zijn alternatieven onderzocht waarbij het taakstellend budget geïnvesteerd wordt in andere modaliteiten (OV en fiets) en waar de effecten van rekening rijden zijn meegenomen. Het beleid voor het bouwen van parkeergarages is de verantwoordelijkheid van de betreffende gemeenten en valt buiten de scope van dit tracébesluit. Twee onafhankelijke Commissies (Commissie m.e.r. en Commissie Schoof) hebben geconcludeerd dat deze onderzoeken zorgvuldig zijn opgesteld en beide Commissies ondersteunen de conclusie dat dergelijke alternatieven niet probleemoplossend zijn. Er is geen reden om deze alternatieven nogmaals te heroverwegen.</p>
ZWE-00041	1	<p>Onderwerp: Een bredere weg helpt weinig tegen files.</p>	<p>Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer, hoofdstuk 8.</p>
	2	<p>Park Lunetten moet blijven. We hebben in Lunetten al teveel fijnstof.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Park de Koppel in Lunetten blijft gehandhaafd. In de bocht van de aansluiting Hoograven wordt het geluidscherm verder naar de weg toe geplaatst, dan de huidige geluidwal. In de tussenliggende ruimte zal het park aangevuld worden.</p>
	4	<p>Utrecht is prima bereikbaar per ov . de overige randstad ook.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>De mate bereikbaarheid via het OV is geen onderwerp van deze planstudie. De doelstellingen voor het project Ring Utrecht betreffen de mate van bereikbaarheid via het hoofdwegennet.</p>
	7	<p>Over het hoofd gezien belang: Natuur Lunetten Voordorp bewoners Geraakt in belang: Geluidsoverlast, meer fijnstof, minder groen in de wijk, meer verkeer, slechter bereikbaar van de wijk zelf.</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoelage gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van de ecologische hoofdstructuur (EHS), als</p>

			<p>versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat, de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het milieu-effectrapport tweede fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigend stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Voor uw specifieke situatie geldt dat de geluidbelasting op uw woning afneemt door het project met 4dB.</p> <p>In de wijk Lunetten wordt aan de oostkant groen aangetast, maar aan de zuidkant door de uitbreiding van park de Koppel tot aan het scherm groen toegevoegd. Zowel in de wijk Lunetten als in de wijk Voordorp betreffen de aantastingen groen aan de rand van de wijk en niet middenin de wijk. Alle bomen die gekapt worden voor het project worden gecompenseerd.</p> <p>Door de uitbreiding van de Ring Utrecht wordt de wijk Lunetten niet slechter bereikbaar in de eindsituatie; het verkeersonderzoek laat zien dat door verbreding van de hoofdwegen, de verkeersintensiteit op de Waterlinieweg afneemt. Dit komt de uitstroom van verkeer uit de wijk Lunetten ten goede. Bij de wijk Voordorp worden aanpassingen aan het kruispunt van de A27 en de weg Utrecht in gedaan om de doorstroming te verbeteren. Deze aanpassingen maken onderdeel uit van het tracébesluit.</p>
ZWE-00042	1	De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.	Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.
	3	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel. U mag niet dit risico nemen. Blijf eraf. Niet voor niets hebben we 35 jaar geleden zo gevochten voor dit landgoed.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
	5	De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. <p>De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.</p>

	12	De verbreding van de op- en afritten aan de westkant van de A27 mag niet ten koste gaan van het Park Voorveldse Polder en het sportcomplex van Hercules. De overlast in het Park en met name in de kinderzwem- en speelplaats de Zeven Gootjes is nu al groot. Ik heb de laatste jaren begrepen dat de weg niet dichterbij zou komen en nu blijkt dat het verkeer van de op- en afritten tóch dichterbij komt terwijl maar lage schermen worden toegepast. De geluidsschermen langs de op- en afritten moeten overal minimaal 4 m hoog worden en langs de hoofdrijbaan minimaal 6 m boven het wegdek. Een redelijke milieukwaliteit in het Park en op de zuidelijke helft van het sportcomplex moet gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net geen woningen staan die dit wettelijk afdwingen.	Er is geen aantasting voorzien van het sportcomplex Hercules en de kinderzwem en speelplaats de Zeven Gootjes. Recreatieve voorzieningen zijn in de huidige wetgeving geen geluidsgevoelige bestemmingen en daar kunnen geen specifieke maatregelen worden voorzien als geluidsschermen.
ZWE-00043	2	Door de aanzuigende werking van extra auto's zal de toename van het verkeer groter worden dan in de meest behoudende groeiscenario's. En asfalt dat eenmaal gelegd is, zal nooit meer verdwijnen zonder plaats te maken voor nieuw of nog meer asfalt. Het gevolg is dus meer luchtvervuiling en dus een grotere aanslag op onze gezondheid en de gezondheid van onze opgroeiende kinderen. Zij zijn nog kwetsbaarder en gevoeliger voor deze vervuiling en hebben nog een heel leven voor zich waarin de schadelijke effecten zich kunnen manifesteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.
			Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).
	3	Nu Amelisweerd opnieuw dreigt te worden aangetast, is natuurlijk ook de gezondheid van dieren en een heel ecologisch systeem in gevaar. Het kappen van bomen zal leiden tot een verstoring in het evenwicht van dit gebied, omdat het de bescherming wegneemt van de buitenste rand bomen. Ook de grondwaterstand zal veranderen door de werkzaamheden. Het is onvoldoende onderzocht wat de gevolgen voor het overblijvende bos zullen zijn. Weinig mensen realiseren zich dat aantasting van vrije natuur ook rechtstreeks van invloed is op de gezondheid van onszelf en onze kinderen, een onderbelicht aspect in de hele discussie over nut en noodzaak van verbreding.	Het belang van Amelisweerd voor mens en dier is bekend. Daarom is aan dit waardevolle landgoed ook specifiek aandacht besteed in het deelrapport natuur bij de milieu-effectrapportage en in het mitigatie en compensatieplan. De aantasting van deze zone zal vanwege de bijzondere waarde met een kwaliteitstoeslag van 2,8 gecompenseerd worden. Dat betekent dat voor 1 ha aantasting van Amelisweerd 3,8 ha natuur terug zal komen in de omgeving. Per saldo zullen mens en dier er daarom niet op achteruitgaan en op termijn zal de natuurwaarde van de ecologische hoofdstructuur (EHS) toenemen evenals de omvang aan natuur voor de mens. De effecten van verdroging en effecten op het resterend bos zijn in het deelrapport water en deelrapport natuur wel degelijk onderzocht. Het aspect verdroging zal in de uitvoeringsfase nader worden onderzocht als meer bekend is over de uitvoeringsmethode.
	7	In het OTB worden de mogelijkheden voor alternatieve mobiliteit niet meegenomen, terwijl de gemeente Utrecht voorloper is op dit gebied. De effecten die gerealiseerd kunnen worden met inzet op alternatieve mobiliteit worden zo niet meegenomen, waardoor het OTB een vertekend beeld geeft van de mogelijkheden om tot een oplossing te komen. Ook de mogelijkheid om de maximum snelheid in de bak bij Amelisweerd terug te brengen naar 80 km/uur, waardoor verbreding niet meer nodig is, blijft buiten beeld in het OTB. Opnieuw wordt een eenzijdige en daarmee foutief beeld geschetst van alternatieve oplossingsrichtingen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).
	8	Over het hoofd gezien belang: Ja, de belangen van onze kinderen en van toekomstige generaties. Er wordt in de plannen nauwelijks aandacht besteed aan de gevolgen van de wegverbredingen op hun lichamelijke en geestelijke gezondheid door toename van de luchtverontreiniging enerzijds en de aantasting van vrije natuur anderzijds. Natuur die direct van invloed is op deze aspecten van gezondheid (zie voor toelichting mijn zienswijze). In het OTB is er uitsluitend wat aandacht voor de effecten van luchtverontreiniging op de gezondheid.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit. In hoofdstuk 10 van de milieu-effectrapportage tweede fase is uitvoerig ingegaan op de effecten van de wegverbreding op natuur. De effecten op de recreatieve waarde van het studiegebied zijn beschreven in hoofdstuk 15 van de milieu-effectrapportage. De Commissie m.e.r. heeft de milieu-effectrapportage getoetst en aangegeven dat de effecten op een goede wijze zijn beschreven en de impact van het project op de tweede doelstelling verbetering leefkwaliteit voldoende is onderbouwd.
	9	Geraakt in belang: Ja, als inwoners van de wijk Lunetten worden wij geschaad in onze fysieke en geestelijke gezondheid door de toename van luchtverontreiniging, de afbraak van natuur in onze directe leefomgeving (o.a. Amelisweerd) en de overlast die zal ontstaan gedurende de acht tot tien jaar door de werkzaamheden voor de verbreding van de snelwegen. Voor deze periode van verbouwing wordt geen enkele waarborg gegeven voor de beperking van de overlast en zijn er geen normen die daarbij gehanteerd worden voor geluidsoverlast, lichtoverlast en luchtverontreiniging. Ook zijn er geen mogelijkheden om als belanghebbenden inspraak te hebben in het vraagstuk van de realisatie van de verbouwing.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering). In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de aanvullende inpassingsmaatregelen die in het tracébesluit worden getroffen, die tevens een positief effect op de geluidssituatie in Amelisweerd hebben. In de opgestelde milieu-effectrapportage is onderbouwd dat het effect van het project op de luchtkwaliteit in Lunetten neutraal is. De geluidbelasting wordt lager. Derhalve is er geen negatief effect op de gezondheid te verwachten. Ook de effecten op de directe leefomgeving zoals Amelisweerd zijn zeer beperkt. De entree van Amelisweerd vanuit Lunetten wordt door de Groene Verbinding versterkt. Zie ook de bemerkingen ten aanzien van het geluidniveau in Amelisweerd hieronder.

ZWE-00044	1	Plannen gebaseerd op oude en bovendien selectieve onderzoeksgegevens. Recent onderzoek laat zien dat de schatting van aantal automobilisten te groot is.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast.</p>
	2	De plannen leveren schade op aan natuur/milieu, en een grote toename in fijnstof in de omgeving. Lunetten is nu al een van de meest ongezonde wijken - ondanks groen. In de wijk neemt ook geluidsoverlast toe. Geplande geluidswal onvoldoende, en laat deel open . Met name bij zwarte woud daarvan de dupe.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op de locatie Zwarte Woud.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>De geluidbelastingen die zijn bepaald voor uw woning zijn opgenomen in bijlage 9a van het Deelrapport geluid - Specifiek van het ontwerp-tracébesluit Ring Utrecht. Ter hoogte van uw woning zal een stiller wegdek worden toegepast en worden nieuwe geluidschermen tot een hoogte van 7 meter geplaatst. Bovendien wordt in het tracébesluit tussen de kantoorgebouwen langs de A27 een geluidscherm geplaatst. Met deze maatregelen kan de geluidbelasting bij uw woning met het project Ring Utrecht teruggebracht worden tot maximaal 56 dB. Dit is 3 dB lager dan de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan.</p>
ZWE-00046	1	Het laten voortduren van de enorme geluidsoverlast langs de A12 is onaanvaardbaar. Het plaatsen van geluidschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van maximaal 1 à 2 jaar plaatsvinden, los van de ombouw van de Ring Utrecht als de uitvoering daarvan wordt vertraagd of afgeblazen. De geluidsschermen moeten transparant zijn en uitgevoerd met zonnepanelen.	<p>De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden.</p> <p>De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>De geluidschermen hebben als primaire doel het beperken van de geluidbelasting. Daarnaast is er sprake van een afweging tussen verschillende ambities: een groene uitstraling, een bijzondere uitstraling op specifieke locaties, opwekken zonne-energie, transparantie. In het tracébesluit is een passage opgenomen die het mogelijk maakt in de toekomst zonnepanelen op de geluidsschermen te plaatsen, mits dit geen gevolgen heeft voor de akoestische kwaliteit daarvan.</p>
	11	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.</p>
ZWE-00047	5	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het wanneer bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de</p>

		<p>bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
10	<p>Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.</p>	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.</p>
13	<p>Om de uitkomsten van de luchtberekeningen in het MER goed te kunnen beoordelen zou ik graag willen weten hoe de toekomstige emissies zijn berekend. Het gaat dan met name over de samenstelling van het wagenpark en bijbehorende emissiefactoren per voertuigklasse. In de Bijlage 3 van het Deelrapport luchtkwaliteit 'Invoergegevens modelberekeningen' staan dergelijke essentiële data niet vermeld. Het MER schiet tekort in transparantie.</p>	<p>In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&M bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Tabellen_grafieken/Milieu_Leefomgeving/Emissiefactoren. De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer. Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieseltgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.</p>
ZWE-00048	<p>1 De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af</p>	<p>Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidssanering voor de A12 is onderdeel van het project ring Utrecht en staat als zodanig in de planning.</p> <p>De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden.</p> <p>De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal. In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.</p>
	<p>2 Tijdens de werkzaamheden aan het vliet zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de</p>

			<p>effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
	4	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).</p> <p>U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.</p>
ZWE-00049	1	Wij wonen direct aan park De Koppel en worden derhalve zeer geraakt in ons belang. Jarenlange overlast van geluid en luchtverontreiniging (waarbij zelfs EU-richtlijnen en WHO-normen worden overschreden!) als gevolg van de werkzaamheden staan ons te wachten, gevolgd door een levenlang ongezonde lucht; iets waar wij niet alleen onszelf maar bovenal onze kinderen liever niet aan blootstellen.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>De geluidbelastingen die zijn bepaald voor uw woning zijn opgenomen in bijlage 9e van het Deelrapport geluid - Specifiek van het ontwerp-tracébesluit Ring Utrecht. Ter hoogte van uw woning zal een stiller wegdek worden toegepast en wordt het bestaande geluidscherm verhoogd tot een hoogte van 12 meter. Met deze maatregelen kan de geluidbelasting bij uw woning met het project Ring Utrecht teruggebracht worden tot maximaal 51dB. Dit is 7 dB lager dan de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. Uw woning is een zogenaamde saneringswoning (zie Deelrapport geluid - Algemeen) en met deze maatregelen wordt voldaan aan de wettelijke opgave om de geluidbelasting bij uw woning met ten minste 5 dB te verlagen.</p> <p>Er is dus geen sprake van een toename van de geluidbelasting bij uw woning die wordt veroorzaakt door het project Ring Utrecht.</p> <p>U bedoelt dat de huidige wettelijke EU luchtnormen tekort schieten en dat het project getoetst moet worden aan de lagere WHO gezondheid advieswaarden. In hoofdstuk 8 van de milieu-effectrapportage worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Na realisatie van het project (2026) zal door de jaarlijkse Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) monitoring getoetst worden aan de dan geldende normen. Indien de dan geldende normen worden overschreden zullen extra maatregelen worden genomen. De Europese bronmaatregelen zijn momenteel het meest kosteneffectief om de luchtkwaliteit te verbeteren. Om het wagenpark de komende jaren schoner te krijgen wordt het gebruik van minder milieubelastende brandstoffen zoals waterstof en de verdere ontwikkeling van elektrische voertuigen gestimuleerd. De Gezondheidsraad is gevraagd te adviseren over hoe gezondheid meer centraal te stellen in het luchtkwaliteitsbeleid. Zie voor verdere informatie over het projecteffect en gezondheid het algemene deel.</p>
ZWE-00050	4	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km	<p>De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde</p>

		per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximumsnelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.
	9	U baseert het besluit om de Ring Utrecht te verbreden op een verkeerstudie die loopt tot 2030. U schrijft in uw plan: 'Tussen nu en 2030 blijft de hoeveelheid verkeer in Nederland naar verwachting sterk groeien, het sterkst in regio Amsterdam en de regio Utrecht.' Hoe gaat zich dat ontwikkelen na 2030? De werkzaamheden worden naar verwachting afgerond in 2026, met wat vertraging kan het makkelijk 2030 worden. De komende jaren zal het verkeer rond Utrecht daar veel hinder van ondervinden, met veel extra filevorming en overlast tot gevolg. Daarnaast kan het zo zijn dat er na 2030 geen behoefte meer is aan al dat extra asfalt en dat de natuur en omgeving rond Utrecht voor niets zo zijn aangetast. Ik zou graag een studie willen zien die inzichtelijk maakt wat de verwachte groei is van de hoeveelheid verkeer na 2030. Is er dan nog steeds groei of zet een krimp in?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader. Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 is uitgegaan van de actuele inzichten van dat moment, zoals verwerkt in het verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model). Het bevoegd gezag heeft 2030 vastgesteld als planjaar voor het onderzoek. Er is voor het tracébesluit inderdaad geen kwantitatief onderzoek met het NRM (Nederlands Regionaal Model) gedaan naar verkeersprognoses later dan 2030 want die waren bij aanvang van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage berekeningen niet beschikbaar. Wel wordt in paragraaf 8.6 van het deelrapport verkeer een beeld geschetst van de toekomstvastheid van het project na 2030. Uit de figuren met de intensiteit/capaciteitverhoudingen op wegvakniveau in de projectsituatie in 2030 kan opgemaakt worden dat er restcapaciteit (I/C-verhouding lager dan 0,9) is om een beperkte, verdere groei van het autoverkeer te faciliteren. Overigens wordt opgemerkt dat bij de milieuberekeningen en in de maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) ook de effecten na 2030 zijn beschreven.
ZWE-00052	1	Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.	Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken is het in enkele gevallen noodzakelijk om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde. Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.
	4	De voortplanting van vogels wordt verstoord als zij in het broedseizoen worden blootgesteld aan meer geluid dan 42 dB. Heeft u bij de vaststelling van de hoogte van de geluidsschermen rekening gehouden met het feit dat vele bosvogels hoger broeden dan de standaardrekenhoogte van 4m? Zijn de berekeningen voor de hoogte van de geluidsschermen adequaat?	De hoogte van de geluidsschermen is gebaseerd op de geluidbelasting voor mensen, niet voor broedende vogels. De rekenhoogte van 4 meter wordt gehanteerd om een gemiddeld beeld van de effecten op broedvogels te bepalen. Een aantal vogels broedt hoger, anderen lager. Uit de uitgevoerde geluidberekeningen blijkt dat de oppervlakte aan geluidverstoord gebied niet toeneemt ten gevolge van de Ring Utrecht (zie ook paragraaf 5.5.4 in deelrapport Natuur). Voor bosvogels en andere vogels die in deels gesloten vegetatie broeden geldt een drempelwaarde van 42 dB(A). Boven deze drempelwaarde kan verstoring optreden van de vocale communicatie en neemt de dichtheid aan broedvogels af. Toename aan verkeer over de Ring Utrecht leidt in principe tot een toename aan geluidproductie, maar er worden ook veel geluid reducerende maatregelen getroffen. Voor Amelissewaard is hierbij de overkapping van de bak het meest relevant. Per saldo blijft de oppervlakte EHS met een geluidbelasting boven de 42 dB(A) bij Amelissewaard vrijwel gelijk in het tracébesluit-ontwerp in vergelijking tot de referentiesituatie.

5	De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.	Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.
7	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.
9	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel Kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De Kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de Kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de Kievit geen compensatieplicht.
ZWE-00053	<p>2 Opnieuw een zware aanslag op Amelisweerd en het Kromme Rijngebied</p> <p>De ecologische, recreatieve en cultuurhistorische betekenis van Amelisweerd voor stad en regio kan niet worden overschat. Telkens opnieuw blijkt uit onderzoek dat Amelisweerd en Rhijnauwen de meest geliefde recreatiegebieden in de regio zijn. Zie ook de recente Utrecht Monitor (2016). Er bestaat dan ook grote weerstand tegen een nieuwe aantasting van deze waardevolle landgoederen. Dat heeft alles te maken met de zwaarte van deze aantasting.</p> <p><i>Ecologie</i></p> <p>Naast de in cultuurhistorisch opzicht bijzondere continuïteit van meer dan 200 jaar ontleent Amelisweerd zijn unieke waarde als grootste aaneengesloten rivierkleibos van dit land. Als zodanig is het een landelijke toplocatie voor paddenstoelen- en mossensoorten. Op het gebied van natuurwaarden is enkel - en in onvolledige mate - naar een aantal soorten gekeken en niet naar de gevolgen voor het natuurgebied als ecotoop/leefsysteem. Wij wijzen hier korthedshalve op het niet benoemen en wellicht niet eens inventariseren van de rode en oranje lijstsoorten onder de paddenstoelen. Zowel Nieuw als Oud Amelisweerd zijn door de Provincie Utrecht benoemd als toplocaties voor kleibospaddenstoelen. Dit vanwege het hoge aantal Rode Lijstsoorten dat hier voorkomt. Het gaat hierbij om een specifieke groep van paddenstoelen die typerend is voor de Utrechtse lanen en landgoederen op rivierklei. Gezien de zeldzaamheid van deze groep en het relatief rijke voorkomen ervan in Utrecht t.o.v. de rest van Nederland voert de provincie een speciaal soortenbeleid ten gunste van deze groep van Kleibospaddenstoelen uit. Deze belangrijke groep wordt geheel gemist bij het aangeven van ecologische waarden en in welke mate er Rode Lijstsoorten uit deze groep schade oplopen dan wel verdwijnen ten gevolge van de activiteiten. Daarbij gaat het niet alleen om het fysiek verdwijnen van hun groeiplaatsen maar ook om effecten van verdroging van de groeiplaats door toenemende randinvloed en verdroging door toename van licht.</p> <p>Ook vinden wij geen inventarisatiegegevens van bijvoorbeeld insecten of slakken, terwijl Nieuw Amelisweerd wijd en zijd bekend is als locatie waar de wijngaardslak voorkomt (reeds vermeld in het eerste rapport van de Werkgroep Amelisweerd, 1971).</p>	<p>In het project Ring Utrecht is voorzien in maatregelen om de effecten op de natuur te beperken (mitigatie) en om effecten te compenseren. Deze maatregelen zijn uitvoerig toegelicht in de rapportage Natuurmitigatie en compensatieplan. Dit is een onderliggende rapportage bij het tracébesluit en bij de milieu-effectrapportage. Een voorbeeld van een mitigerende maatregel is het aanbrengen van vleermuisvriendelijke verlichting in onderdoorgangen. Voor een betere sociale veiligheid is een goed verlichte onderdoorgang noodzakelijk. Bij gewone verlichting werkt dat verstorend voor de vleermuizen. met de plaatsing van zorgvuldig geplaatste vleermuisvriendelijke verlichting wordt ervoor gezorgd dat de vleermuizen ongehinderd door de onderdoorgang kunnen vliegen terwijl meteen de sociale veiligheid verbetert. Ook zijn er algemene natuurversterkende maatregelen, zoals het realiseren van natuurvriendelijke oevers. Deze komen niet voort uit de noodzaak om effecten voor een bepaalde soort te beperken, maar uit de ambitie om de algehele natuurwaarde en daarmee de biodiversiteit in het plangebied te versterken.</p> <p>Compensatie vindt plaats voor ecologische hoofdstructuur (EHS) en voor bomen, op basis van wettelijke regelingen. In het project is uitgegaan van een ruimhartige compensatie. Dit betekent dat er meer compensatie plaats vindt dan minimaal wettelijk noodzakelijk is. Dit is toegelicht in genoemd Natuurmitigatie- en compensatieplan. In de Nota van Wijziging en het tracébesluit is de EHS-compensatie verder uitgewerkt dan in het ontwerp-tracébesluit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).</p> <p>Er is sprake van een groot openbaar belang zoals blijkt uit de doelstellingen van het project. Middels de realisatie van het tracébesluit zal de doorstroming op de Ring Utrecht verbeteren en voldoen aan de streefwaarden (zoals bedoeld in de structuurvisie Infrastructuur en Milieu, in het bijzonder bijlage 6 van het SVIR) uit de Nota Mobiliteit, zal de verkeersveiligheid verbeteren en blijft de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig of zal waar mogelijk verbeteren. In de milieu-effectrapportage eerste fase en tweede fase zijn diverse alternatieven afgewogen, waaronder ook de variant van 2x6 rijstroken, welke ter hoogte van Amelisweerd door de bestaande bak-</p>

<p>Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld of het Vleermuisprotocol 2013 is gevolgd (hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden). Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de (vleermuis)populaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden. Er is geen verwijzing naar gegevens uit het vleermuisonderzoek dat Bureau Waardenburg in 2013 heeft verricht in opdracht van de gemeente Utrecht. Vier in de Habitatrichtlijn vermelde vleermuissoorten komen voor in Nieuw Amelisweerd. Vleermuizen hebben hun kraamkamers en verblijfplaatsen nooit vlak langs de snelweg maar wel iets verderop, dus moeten zij verhuizen. Er mag worden verondersteld dat de verbreding van de A27 de route voor vleermuizen onder het viaduct bij de Kromme Rijn niet eenvoudiger wordt. Daarnaast wordt het rustgebied voor de reeënpopulatie (bij de grienden oostelijk van de A27) zonder enige compensatie aanmerkelijk verkleind.</p> <p>Naast de directe aantasting van habitats ter plekke van de verbreding dienen ook de gevolgen verder en dieper in het bos in ogenschouw te worden genomen. Het bomenrapport van Copijn (2013) geeft al aan dat naast de 531, deels eeuwenoude, bomen die bij verbreding onherroepelijk dienen te verdwijnen aan de oostzijde van de bak in Amelisweerd, nog vele bomen in een strook van 10 meter buiten het nieuwe tracé zullen verdwijnen, omdat zij niet zijn te handhaven onder meer vanwege verankering van de muur/wand of door de effecten van zonnebrand, verdroging, stikstofdepositie, windworp etc. Bij uitvoering van de 'Groene Verbinding' zullen daarnaast ook nog bomen moeten wijken om het landgoed te laten aansluiten op het hoger gelegen "dak op de bak". Kenmerkend voor Nieuw Amelisweerd zijn verder een aantal zeer bijzondere bomen zoals een Sequoia (Mammoetboom, hoogte 38.40 m) bij het landhuis en de hoogste Zoete Kers van Nederland (31.60 m), al dichtbij het tracé. Wanneer problemen met het folievlies de waterhuishouding in gevaar brengt, kan dit onherstelbare schade toebrengen aan een natuur- en recreatiegebied van onvervangbare waarde. Concluderend mogen wij vaststellen dat de inventarisatie van de aanwezige natuurkwaliteit van de EHS in Amelisweerd onvoldoende is en daarmee onvoldoende fundament biedt voor een adequate inschatting van de mitigatie- en compensatieopgave.</p> <p>In paragraaf 2.6 van het deelrapport Natuur wordt het 'nee, tenzij'-regime van de EHS aangehaald, en met name dat ingrepen in de EHS alleen kunnen worden toegestaan, 'als er sprake is van een groot openbaar belang en er geen alternatieve oplossingen zijn'. Het valt ons op dat de 'nee, tenzij'-afweging vervolgens niet doorlopen wordt, terwijl het project in zeer betekenende mate ingrijpt in de EHS. Deze afweging wordt overgeslagen, er wordt meteen ingezoomd op het sluitstuk van het 'nee, tenzij'-regime, namelijk de natuurcompensatie. Dat is in onze ogen een ernstig motiveringsgebrek.</p> <p>Geen enkel document behorende bij het dossier gaat in op de vraag of dit project een groot openbaar belang dient en de gekozen oplossingsrichting de enige is. Alternatieven zijn niet beoordeeld in het kader van het nee-tenzij-regime. Dit is des te opmerkelijker omdat de Raad van State bij de behandeling van het bestemmingsplan Maarschalkerweerd (1980) de keuze voor de smallere bakconstructie ter hoogte van Amelisweerd – in plaats van de door Rijkswaterstaat verkozen vliesconstructie met glooiende wanden - motiveerde door verwijzing naar de grote natuurwetenschappelijke waarde van het landgoed. Thans dreigt deze bewuste keuze weer ongedaan te worden gemaakt. Wij wijzen erop dat de Raad van State met haar uitspraak in 1980 de breedte van de bak beperkt heeft. Die beperking staat nog en verbreding is niet toegestaan. Waar het in algemene zin de impact van het OTB op de natuur betreft is als doelstelling niet geformuleerd dat maatregelen niet tot verslechtering en waar mogelijk tot verbetering van de natuur leiden, maar slechts het "voorkomen of verzachten" van negatieve effecten.</p> <p>Het is een tamelijk armzalige kijk op natuur waarbij tijdens de bouwfase alleen gefocust wordt op het overtreden van verbodsbepalingen in de Flora- en Faunawet in een zone tot 50 m buiten het tracé. De onrust van werkzaamheden (stof, trillingen, geluid, transportroutes, bouwmaterialenopslag), het ongeschikt maken van de omgeving van het werkkerrein voor broedende vogels (hfdst 6.1.1) etc. heeft een veel grotere uitstraling dan alleen het kaptracé en beïnvloedt de functionaliteit van een veel groter leefgebied. Dit alles wordt niet meegenomen in het OTB. Ook heeft het project een vernietigend effect dat veel verder strekt dan deze zone.</p>	<p>constructie zou lopen.</p> <p>Zowel om verkeerstechnische als verkeersveiligheids-redenen is deze variant afgefallen. Bovendien zou de variant van 2x6 rijstroken, bij ontweaving van de verkeerstromen, tot hetzelfde extra ruimtebeslag op Amelisweerd leiden. Aldus is de nee,tenzijtoets volledig doorlopen, immers het project heeft een groot openbaar belang en er zijn geen alternatieven mogelijk welke minder verlies van ecologische hoofdstructuur (EHS) opleveren.</p> <p>Met betrekking tot ecologie:</p> <p>Dank voor uw aanvullingen in de ecologische beschrijving van Amelisweerd. Het deelrapport gaat nu alleen globaal in op het voorkomen van bijzondere paddenstoelen, mossen en korstmossen op dit landgoed. Aan de hand van NDDFF-gegevens wordt in de Nota van Wijziging, hoofdstuk natuur, een aanvulling opgenomen van paddenstoelen van Rode en Oranjelijst. In ons land zijn paddenstoelen, mossen en korstmossen niet bij wet beschermd. Wel is het voorkomen van deze bijzondere soorten binnen de EHS/NNN een kwaliteit die gewaardeerd wordt in het nee, tenzij-afwegingskader van de provincie Utrecht. Mede dankzij het voorkomen van bijzondere soorten in Amelisweerd is een zeer hoge toeslagfactor (2,8) gehanteerd bij het bepalen van de compensatieopgave. Dit betekent dat voor iedere hectare ruimtebeslag bijna drie hectare gecompenseerd wordt.</p> <p>De wijngaardslak is niet aangetroffen binnen het onderzoeksgebied in Amelisweerd. In andere delen van Amelisweerd is de wijngaardslak de afgelopen jaren wel aangetroffen (gegevens NDDFF). Dit is opgenomen in de Nota van Wijziging, hoofdstuk natuur.</p> <p>Op basis van het hydrologisch onderzoek (deelrapport water) en de watercompensatie is in het deelrapport natuur geconcludeerd dat er geen sprake zal zijn van verdroging van de EHS. Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden aangetast zijn opnieuw onderzocht volgens het vleermuisprotocol. Dit betekent dat er vier bezoeken zijn uitgevoerd (3 x s' nachts, 1 x ochtendbezoek in de periode juni t/m september 2015). Ook is opnieuw gekeken naar de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 is er voldoende beeld van het gebruik van vliegroutes en foerageergebieden om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen.</p> <p>Het viaduct bij de Kromme Rijn is uit ons onderzoek naar voren gekomen als een van de belangrijkste vliegroutes, die kruisen met de Ring Utrecht. Daarom is in het tracébesluit gekozen voor een vleermuisvriendelijke inrichting van deze onderdoorgang.</p> <p>Het onderzoek van Bureau Waardenburg uit 2013 is ook betrokken bij het uitvoeren van het natuuronderzoek. Hieruit bleek dat de verblijfplaatsen te ver van de weg zijn gelegen om verstoord te worden.</p> <p>Naar aanleiding van uw opmerking dat het rustgebied van de reeënpopulatie niet gecompenseerd zou worden, wordt opgemerkt dat zowel houtopstanden in het kader van de Boswet als ruimtebeslag in EHS-gebieden volledig en ruimhartig worden gecompenseerd. Zoals hiervoor beschreven is ten aanzien van de EHS de ruimst mogelijke kwaliteitstoelage toegepast. Ook de Boswetcompensatie is ruimhartig ingevuld. In de Nota van Wijziging is de actuele boombalans opgenomen.</p> <p>Met veel partijen uit de omgeving is gezocht naar mogelijkheden voor versterking van ecologische verbindingen en de natuurkwaliteit in het algemeen. Dit heeft geresulteerd in een pakket mitigerende en compenserende maatregelen waarmee - alhoewel niet alle natuurwaarden in het gebied zelf worden teruggebracht - de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Onder de mitigerende maatregelen vallen ook niet wettelijk verplichte maatregelen, zoals verbeteringen aan bestaande en realisatie van nieuwe faunapassages.</p>
---	--

4	<p>Recreatie</p> <p>Nieuw Amelisweerd is voor Utrechters een zeer belangrijk recreatiegebied, waarvan de waarde al ernstig is aangetast door het lawaai van de A27. Uitgangspunt bij elk nieuw plan zou het terugdringen van het lawaai moeten zijn. In plaats daarvan is in het voorliggende plan nog eens sprake van een forse toename van het lawaai. Zo neemt het geluidniveau ter hoogte van het landhuis Nieuw Amelisweerd toe van 52 dB(A) tot 55 dB(A). Dit betekent een verdere ernstige aantasting van de recreatieve kwaliteit van de landgoederen, waarvoor de herplaatsing van de aarden wal langs de A27 na verbreding van de bak duidelijk geen soelaas biedt. Wij verzoeken u met klem om in plaats van deze wal te denken aan een scherm van toereikende hoogte. Dat spaart ter plekke ook nog een flink aantal bomen, die anders moeten wijken voor de wal.</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de aanvullende inpassingsmaatregelen die in het tracébesluit worden getroffen, die tevens een positief effect op de geluidssituatie in Amelisweerd hebben.</p> <p>Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen is de zichtwal, die in het ontwerp-tracébesluit ter hoogte van Amelisweerd ten oosten van de A27 was opgenomen, vervangen door een zichtscherm. Dit scherm kan dichter op de weg worden geplaatst en heeft minder ruimte nodig dan een aarden wal. Het geluidreducerend effect van dit scherm is bovendien groter, zodat de toename van de geluidbelasting bij het landhuis Nieuw Amelisweerd beperkt kan blijven tot 1 dB. Zie ook de Nota van Wijziging.</p>
5	<p>Het plan is onderbouwd met achterhaalde prognoses en scenario's die niet langer als realistisch kunnen worden beschouwd. Zo zijn ze eenzijdig gericht op automobiliteit zonder voldoende rekening met de huidige trends op gebied van mobiliteit zoals de constante groei van het "fiets+trein" model en de opkomst van allerlei vormen van slimme mobiliteit. Onderstaande figuur uit de recente CPB/PBL-publicatie 'Kansrijk Mobiliteitsbeleid' laat zien dat de congestie weliswaar recentelijk is gestegen, maar dat die nog ver onder alle scenarioprognoses ligt, ook de lage groeiscenario's.</p> <p>De mede in opdracht van de Tweede Kamer verrichte MKBA heeft vrij helder weergegeven dat het voorliggende plan onder realistische omstandigheden niet rendabel is. Er zijn onder normale omstandigheden geen files in de bak in Amelisweerd. De afwikkelingsproblemen die er in de avondspits zijn, kunnen veel beter worden opgelost door een verschuiving in modal split van het stedelijk en regionaal verkeer dan door toevoeging van vele meters autogebruik faciliterend asfalt tot een totaal van 14 à 15 rijstroken. Binnen de bak in Amelisweerd is er eventueel nog ruimte voor 2x6 rijstroken.</p> <p>Een eis, die aan elk plan mag worden gesteld, is dat de verkeersveiligheid naar verwachting zal verbeteren. Dit is volgens de MKBA van Decisio bij het voorliggende plan niet het geval (zie p.17).</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur en 2x6 rijstroken).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen)</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>In de MKBA wordt berekend dat er ten gevolge van de toename van de hoeveelheid verkeer er meer verkeersslachtoffers komen. Echter, in de methodiek van de MKBA wordt geen rekening gehouden met de specifieke verkeersveiligheidsmaatregelen die in het tracébesluit aan de Ring Utrecht zijn toegevoegd om de oplossing verkeersveiliger te maken. Voor een volledige analyse van het effect op verkeersveiligheid zie paragraaf 2.1 onderdeel verkeersveiligheid in de toelichting op het tracébesluit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (2.2.1 verkeersprognoses en 2.2.2 gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Bij aanvang van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage berekeningen in 2015 is uitgegaan van de meest recente inzichten van CPB/PBL op het terrein van verkeer en vervoer op de lange termijn in Nederland. Die inzichten hebben als input gediend voor het NRM (Nederlands Regionaal Model) welke is toegepast voor de effectberekeningen. Ook in eerdere fasen van de planuitwerking is steeds het NRM ingezet en is ook steeds rekening gehouden met de meest recente inzichten. Voor meer informatie over het NRM en de kwaliteit van (de input van) het model zie bijlage A van deelrapport Verkeer. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r..</p>
6	<p>U geeft aan dat bij ingrepen in de EHS Rijkswaterstaat - zoveel als mogelijk - de richtlijnen van het provinciaal beleid volgt. Vervolgens geeft u aan dat deze toetsing aan het EHS-beleid van de provincie Utrecht in paragraaf 5.2.6 van het Deelrapport Natuur is beschreven. Maar deze paragraaf ontbreekt en er wordt ook in andere hoofdstukken niet op ingegaan hoe Rijkswaterstaat het "nee-tenzij"-onderzoek zoals voorgeschreven in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie heeft doorlopen.</p> <p>Wij verzoeken u om alsnog met een zogenaamde "ADC-toets" te komen, waarbij gemotiveerd wordt waarom dit project een groot openbaar belang dient, welke alternatieven onderzocht zijn en afgefallen, en om welke reden. Vervolgens moet de compensatie afdoende beschreven worden, waarbij van belang is dat de compensatie buiten de EHS plaatsvindt, in de directe omgeving van de</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p> <p>Conform de Tracéwet kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van Ecologische Hoofdstructuur (EHS) zal plaatsvinden. In het tracébesluit is exact aangegeven waar en met welke oppervlakte de EHS gecompenseerd zal worden. Zie ook hiervoor de nota van wijziging.</p> <p>Het klopt dat paragraaf 5.2.6 niet bestaat. De beoordeling van de ecologische hoofdstructuur (EHS) is opgenomen per deelgebied in paragraaf 5.3.4, 5.4.4, 5.5.5 en 5.6.4. De omschrijving hoe is</p>

<p>ingreep, in natura (indien absoluut onmogelijk dan financieel), gelijktijdig en gelijkwaardig (bij hoge waarden met extra factor voor ontwikkelingsstijd). Compensatie moet conform provinciaal beleid plaatsvinden binnen de groene contour.</p> <p>Vervolgens moet wel vastgesteld worden of er ook daadwerkelijk uitzicht is op compensatie die kan voldoen aan bovenstaande criteria uit de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie. Het huidige mitigatie- en compensatieplan geeft aan dat de haalbaarheid van de genoemde locaties met betrekking tot verwerving nog niet geborgd is en dat tussen de OTB- en TB-fase met de grondeigenaren wordt overlegd over de concrete invulling van de compensatieopgave. Dat vinden wij te vaag en te vrijblijvend.</p> <p>Tevens is het van belang dat niet alleen oppervlakteverlies wordt gecompenseerd, maar ook kwaliteitsverlies, bijv. t.g.v. verhoogde depositie van stikstof, fijnstof, meer geluid, wijzigingen in waterstand waardoor de habitat van paddenstoelen, insecten en stinzenplanten wordt aangetast. Verder is niet duidelijk wat de toename van stikstofdepositie betekent voor de EHS. Een gedetailleerde gebiedsanalyse van aanwezige soorten en gevoeligheid voor stikstof ontbreekt, evenals van de effecten van het (O)TB daarop.</p> <p>Wij stellen vast dat het in deze OTB-fase nog niet mogelijk is om serieus in te gaan op een compensatieplan, omdat dat nog niet concreet is gemaakt. De thans voorliggende locaties zijn niet als zodanig serieus te nemen. De periode tot aan het Tracébesluit moet benut worden om met alle betrokken partijen de compensatie zo goed mogelijk uit te werken. Gezien de bovengenoemde weerstand en gevoeligheden in de stad rondom dit dossier, gaan wij ervan uit dat het zorgvuldigheidsbeginsel strikt zal worden gevolgd en toegepast. Wij verzoeken u daarom om na vaststelling van dit compensatieplan eerst de mogelijkheid te geven om zienswijzen in te dienen op de compensatieopgave nadat dit geborgd is in de periode tussen OTB en TB, en voordat dit wordt vastgelegd in het TB.</p>	<p>omgegaan met het 'nee-tenzij' onderzoek is te vinden in het Mitigatie en compensatieplan paragraaf 2.5. Zie voor de beantwoording van de tweede alinea het antwoord bij zienswijzepunt 2. Compensatie van natuurwaarden vindt plaats binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving. Een en ander, inclusief toetsing aan het nee, tenzij criterium, is toegelicht in hoofdstukken 2 en 6 van het Deelrapport natuur.</p> <p>Op basis van de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie (PRS) en de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) is de toeslagfactor voor de te compenseren natuurwaarden berekend. In paragraaf 7.3 van het Mitigatie- en compensatieplan is de berekening toegelicht en voor ieder te compenseren natuurtype aangegeven welke toeslagfactor wordt gehanteerd.</p> <p>De Ring Utrecht zorgt niet voor toename aan geluidverstooring op de EHS, maar zelfs voor lichte afname. Om die reden is geen compensatie nodig voor akoestisch ruimtebeslag. Overige door inspreker genoemde aspecten, te weten stikstof, fijnstof en wijzigingen in de waterstand, leiden niet tot kwaliteitsverlies van de EHS buiten het ruimtebeslag.</p> <p>De tracéwetprocedure voorziet niet in een aparte tervisielegging van het Mitigatie- en compensatieplan, zoals door u bedoeld. Dit plan is bijlage bij het (ontwerp-)tracébesluit en derhalve wordt dit zowel bij het ontwerp-tracébesluit als het tracébesluit terinzage gelegd. Uiteraard vindt met alle betrokken partijen overleg plaats.</p>
<p>7 De aanleg brengt grote uitvoeringsrisico's met zich mee</p> <p>De vraag hoe ver de invloed van een eventuele daling of stijging van het grondwater en veranderingen in de grondwaterstromingen reikt ten gevolge van scheurvorming aan de folie en door het aanleggen van diepwanden is nog niet voldoende beschouwd. Het zal hier hoe dan ook om een experimentele "unproven" methode gaan, die bij falen dramatische enorme risico's en zeer grote gevolgen kan hebben.</p> <p>Ook zijn externe veiligheidsaspecten ten gevolge van een foliebeschadiging tijdens de bouw en na ingebruikstelling van de weg niet meegewogen in de externe veiligheidsstudie.</p> <p>Het risico van calamiteiten, inclusief foliebeschadiging, zou tevens langs de meetlat gelegd moeten worden van de "Strategie Nationale Veiligheid", waarbij gebruik gemaakt wordt van het document "Werken met scenario's, risicobeoordeling en capaciteiten in de Strategie Nationale Veiligheid", uit 2013. Daarbij gaat het niet alleen om beschadiging tijdens de bouw, maar ook om later optredende beschadigingen. Er bestaan ernstige twijfels omtrent de stabiliteit van de gekozen constructie.</p> <p>Parallel aan de bak aan de westzijde zijn in het ontwerp geen watergangen geprojecteerd. In de bestaande situatie is hier wel een watergang aanwezig. Mogelijk is vanwege de overkapping van de bak (en de mogelijke aansluiting van de bak op de omgeving) hier geen ruimte meer voor.</p> <p>Dit kan betekenen dat er een veel groter stuk bos moet worden verwijderd ten behoeve van het project. Wij stellen vast dat het OTB de grootte van het te kappen bos onderschat en wij verzoeken u aan te geven hoeveel meer bos kan sneuvelen ten gevolge van nog niet verdisconteerde ingrepen en hoeveel meer compensatie dient te moeten gevonden. Het ontbreken van een watergang kan betekenen dat afwatering plaatsvindt op de Kromme Rijn. Dit heeft mogelijk negatieve gevolgen voor de natuurkwaliteit in en langs de Kromme Rijn. Wij vragen opheldering over aspect en de garantie dat dit geen achteruitgang betekent van de waterkwaliteit.</p> <p>Op p. 238 van het hoofdstuk water van het MER 2e faserapport lezen wij, dat de Bak Amelisweerd in rijksweg A27 wordt verbreed en een dak krijgt. "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.</p> <p>Naar verwachting is er enige barrièrewerking voor de noordwestelijk georiënteerde grondwaterstroming in het eerste watervoerende pakket als gevolg van deze damwanden. Dit</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>Voor wat betreft het punt over scheuren van het folie: Als onderdeel van het hydrologisch onderzoek is een risico-analyse uitgevoerd naar de risico's en gevolgen van eventuele scheurvorming aan de folie (zie paragraaf 5.6 hydrologisch onderzoek). Hieruit blijkt dat alleen bij significante aantasting van de folie (volledige verwijdering folie over meerdere m2) er een merkbare invloed valt te verwachten op het grondwatersysteem buiten de folie. De capaciteit van de pompen in de pompkelders is voldoende om een extra hoeveelheid water die hierdoor in de foliekuip zou stromen weg te kunnen pompen. Ook zijn er beheersmaatregelen mogelijk om de instroom van water en eventuele uitspoeling van grond te stoppen en herstelmaatregelen uit te voeren. De folie wordt aan de bovenzijde afgedekt door een 6 meter dik zandpakket.</p> <p>Werkzaamheden aan het folie vinden niet plaats. In het programma van eisen voor de aanleg van de Ring Utrecht wordt nadrukkelijk aandacht besteed aan de risico's die samenhangen met de folie en wordt een duidelijk set eisen, randvoorwaarden en veiligheidsprocedures opgenomen, gericht op het te allen tijde onaangeroerd laten van het folie.</p> <p>Voor wat betreft de externe veiligheidseffecten bij een beschadiging van de folie: Een dergelijke gebeurtenis leidt niet tot extra risico's voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Er zijn derhalve geen externe veiligheidseffecten hierbij aan de orde.</p> <p>Voor wat betreft de Strategie Nationale Veiligheid. Deze is hier niet aan de orde; er is geen sprake van een dreiging voor de nationale veiligheid. Het (ontwerp-)tracébesluit doet geen uitspraak over de stabiliteit van de gekozen constructie. Getoetst is of het ontwerp op een veilige wijze maakbaar is, en dat is het geval.</p> <p>Voor wat betreft de zorg dat er vanwege de waterhuishouding meer bomen in Amelisweerd moeten wijken dan in het ontwerp-tracébesluit is aangegeven: Dat is niet het geval. De watergang ten westen van de bak uit de huidige situatie is verplaatst naar een verderop gelegen locatie, omdat dit beter aansluit bij de waterstructuur. De onderbouwing van de watermaatregelen is te vinden in het deelrapport Water. Vanwege de waterkwaliteit van het water wat uit de bak/foliepolder komt, is een ruimtereservering opgenomen ten westen van de A27 waar waterzuivering geregeld kan</p>

		<p>effect uit zich door mogelijk beperkt hogere grondwaterstanden aan de zijde van het bos.”</p> <p>Als bekend hangt de bijzondere waarde van een oud landgoed als Amelisweerd nauw samen met de waterhuishouding ter plekke, en dient deze zo min mogelijk te worden verstoord.</p> <p>Oude bomen zijn gevoelig voor hogere waterstanden en het gaat hier om een permanent gewijzigde toestand. Is er onderzoek verricht naar de gevolgen van een dergelijke ingreep?</p> <p>Zo ja, dan willen wij dat het wordt gepubliceerd en vragen wij het hier bij deze op via een WOB verzoek. Zo nee, dan moet dit onderzoek er alsnog komen.</p>	<p>worden. Deze waterzuivering is reeds genoemd in het ontwerp-tracébesluit en is nader gespecificeerd in het tracébesluit; in de Nota van Wijziging bij het tracébesluit is aangegeven dat de bermvloot ten zuiden van de Koningslaan bestemd is voor waterzuivering.</p> <p>Voor wat betreft de zorg over de invloed van de damwanden die voor de verbrede bak noodzakelijk zijn op de grondwaterstand in Amelisweerd. Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Bij de aanleg van de oorspronkelijke tunnelbak zijn ook damwanden gebruikt. Via grondwatermetingen aan beide zijden van de tunnelbak is destijds bepaald dat na afloop van de werkzaamheden de grondwaterstand aan beide zijden van de tunnelbak zich min of meer heeft hersteld tot de situatie van voor de aanleg. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Invloed op het grondwatersysteem wordt dan ook niet verwacht. Desondanks zullen voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) compenserende maatregelen genomen.</p>
ZWE-00054	1	<p>De verbreding van de Ring trekt autoverkeer aan. Het project is derhalve in strijd met het beleid van de gemeente Utrecht, die juist meer ruimte wil scheppen voor fiets en openbaar vervoer, en een verbetering van de leefkwaliteit. De verbreding veroorzaakt files en congestie op op- en afritten en het onderliggend wegennet. Zo dwarsboomt dit project de plannen van gemeente en regio om de algehele bereikbaarheid te verbeteren.</p>	<p>Het beleid van de gemeente Utrecht is beschreven in het ambitiesdocument 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar' (UAB) (gemeente Utrecht, januari 2012) en verder uitgewerkt in het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB), Mobiliteitsplan Utrecht 2025 (gemeente Utrecht mei 2016). In de onderzoeken voor het tracébesluit Ring Utrecht is rekening gehouden met UAB-maatregelen waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden. Dit betekent bijvoorbeeld dat de onderzoeken in het deelrapport Verkeer rekening houden met de afwaardering van de Cartesiusweg en 't Goylaan naar een enkelstrooks profiel. In eerdere fasen van het project (trechterstappen, fase 2a) is UAB meegenomen als gevoeligheidsanalyse in het verkeersonderzoek.</p> <p>Uit paragraaf 8.4 van deelrapport verkeer valt op te maken dat het aantal voertuigkilometers en voertuigverliesuren op het onderliggend wegennet als gevolg van het project afneemt. Het project veroorzaakt ook geen files en congestie op toe- en afritten; daar waar nodig zijn de toe- en afritten verruimd om dat te voorkomen.</p>
	3	<p>Wanneer bij de werkzaamheden het vlies wordt beschadigd wordt de regio onbereikbaar. In het tracébesluit moet worden ingegaan op dit risico en op welke maatregelen u treft in die situatie. Zonder goed Plan B mag u niet tot uitvoering van dit project overgaan.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
	4	<p>Geluidsschermen worden opgevoerd als een probaat middel tegen het lawaai dat een snelweg veroorzaakt, maar dat zijn ze heel vaak niet, of slechts in zeer beperkte mate. In de eerste plaats wordt hun effect kleiner naarmate de afstand toeneemt. Maar bovendien is er een zeer grote groep bewoners die er in het geheel geen baat bij hebben: de vogels! Een geluidsscherm is in het algemeen niet hoger dan een meter of 4, soms nog lager, en vogels houden zich het recht voor om hoger te vliegen. Tijdens het broedseizoen zijn de gevolgen helemaal desastreus: De bomen in Amelisweerd, voor zover ze dit project zullen overleven, zijn veelal oud, en dus heel wat hoger dan de schermen; de onfortuinlijke bosvogels zitten daardoor te broeden in een hels lawaai, waar die arme beesten volstrekt niet tegen kunnen. Uit onderzoek is gebleken dat blootstelling aan geluid boven 42 dB hun voortplanting al ernstig verstoort</p>	<p>Uit de uitgevoerde geluidberekeningen blijkt dat de oppervlakte aan geluidverstoord gebied niet toeneemt ten gevolge van de Ring Utrecht (zie ook paragraaf 5.5.4 in Deelrapport Natuur). Voor bosvogels geldt een drempelwaarde van 42 dB(A). Boven deze drempelwaarde kan verstoring optreden van de vocale communicatie en neemt de dichtheid aan broedvogels af. Toename aan verkeer over de Ring Utrecht leidt in principe tot een toename aan geluidproductie, maar er worden ook veel geluidreducerende maatregelen getroffen. Voor Amelisweerd is hierbij de overkapping van de bak het meest relevant. Per saldo blijft de oppervlakte ecologische hoofdstructuur (EHS) met een geluidbelasting boven de 42 dB(A) bij Amelisweerd vrijwel gelijk in het tracébesluit-ontwerp in vergelijking tot de referentiesituatie. Van schade aan de vogelstand in Amelisweerd ten gevolge van een toename van verkeersgeluid zal geen sprake zijn.</p>
	6	<p>Ik maak ernstig bezwaar tegen het kappen van vele bomen in het recreatiepark De Voorveldse Polder. Door een soort domino-effect als gevolg van een extra rijstrook, die weer leidt tot het opschuiven van de afrit en de noodzaak van waterberging ter compensatie is de aanslag bijzonder groot. Nut en noodzaak hiervan is niet aangetoond.</p>	<p>De extra rijstrook op de westelijke hoofdrijbaan van de A27 heeft slechts over een relatief beperkte lengte invloed op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder, namelijk alleen ter plaatse van het puntstuk (aansluiting toerit op parallelrijbaan). Daarnaast wordt langs de toerit een vluchtstrook aangelegd die noodzakelijk is vanuit oogpunt van verkeersveiligheid. Deze vluchtstrook heeft impact op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder. Dit effect is niet te vermijden.</p> <p>Mede naar aanleiding van uw zienswijze is het ruimtebeslag in het recreatiepark aangepast door het verleggen van de geplande waterberging. Hierdoor kunnen meer bomen gehandhaafd blijven. In de Nota van Wijziging is dit toegelicht.</p>
	7	<p>Dieselsgate heeft duidelijk gemaakt dat ook nieuwe auto's veel NOx uitstoten. In vele gebieden, waaronder Natura 2000, is nu al de stikstofdepositie te hoog. De PAS gaat dat niet oplossen, maar</p>	<p>In de nabijheid van het projectgebied Ring Utrecht bevindt zich Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen. Als gevolg van het project Ring Utrecht treedt op delen van de A1, A2, A12, A27 en A28 een verhoging op van de verkeersintensiteit op. In de directe nabijheid van de trajecten waar</p>

intussen verhoogt dit project wel de depositie daar. Om die reden mag het project niet doorgaan. Eerst moet u de naam Natura 2000 maar waar maken.

sprake is van netwerkeffecten komen de volgende Natura 2000-gebieden met stikstofgevoelige Habitats voor: Lingegebied & Diefdijk-Zuid, Uiterwaarden Lek, Veluwe en Zouweboezem. Deze Natura 2000-gebieden maken deel uit van het programma aanpak stikstof (PAS). Voor deze gebieden zijn gebiedsanalyses opgesteld waarin de effecten van stikstofdepositie onder het PAS en van herstelmaatregelen zijn onderzocht. De conclusie van deze onderzoeken is dat er ontwikkelingsruimte beschikbaar is ten behoeve van prioritaire projecten waaronder het project Ring Utrecht (zie prioritaire projectenlijst uit de bijlage behorende bij artikel 6 van de regeling programmatische aanpak stikstof).

Met behulp van het reken- en registratie instrument AERIUS is een berekening gemaakt van de toename van stikstofdepositie die door project Ring Utrecht wordt veroorzaakt op deze gebieden. In AERIUS Register is getoetst of er voldoende ontwikkelingsruimte is gereserveerd. De voor het project benodigde ontwikkelingsruimte is gelijk aan de toename van de stikstofdepositie per hectare per jaar die door de aanleg of verhoogde verkeersintensiteiten wordt veroorzaakt. Uit de toets in AERIUS Register blijkt dat deze behoefte aan ontwikkelingsruimte past binnen de ontwikkelingsruimte die voor het hoofdwegennet is gereserveerd.

Het PAS is, inclusief de depositieruimte die binnen het programma beschikbaar is, in zijn geheel passend beoordeeld. De gebiedsanalyses vormen de passende beoordeling op gebiedsniveau. In de gebiedsanalyses is voor elk Natura 2000-gebied onderbouwd dat, tegen de achtergrond van de effecten van de maatregelen die op grond van het programma worden getroffen, het gebruik van de depositieruimte, met inbegrip van ontwikkelingsruimte, die beschikbaar is voor projecten, andere handelingen en overige ontwikkelingen, de natuurlijke kenmerken van de te beschermen habitattypen en leefgebieden van de soorten niet worden aangetast. Aan de hand van gegevens gegenereerd door het rekeninstrument AERIUS is in de gebiedsanalyses op hectareniveau bepaald hoeveel ontwikkelingsruimte kan worden toegedeeld aan projecten die stikstofdepositie tot gevolg hebben op voor stikstof gevoelige habitattypen zonder dat dit leidt tot verslechtering van de kwaliteit van die habitattypen (en dus tot aantasting van de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied) of tot onevenredige vertraging in het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen. Bij het bepalen van de totale te verwachten depositie is in AERIUS rekening gehouden met de cumulatieve bijdragen van alle emissiebronnen in Nederland en het buitenland, gebaseerd op een scenario van hoge economische groei en vaststaand en voorgenomen beleid. Ook de cumulatieve bijdrage van de aanpassing van de Noordelijke Randweg Utrecht en andere wegenprojecten is in AERIUS berekening meegenomen. De totale te verwachten depositie is betrokken in de passende beoordeling van het gehele programma. De conclusie is dat bij de gegeven ontwikkeling van de stikstofdepositie de natuurlijke kenmerken van de betrokken Natura 2000-gebieden niet worden aangetast. Via monitoring bewaken de bestuursorganen die het programma (mede) vaststellen of de totale depositie, alsmede de emissies van de te onderscheiden bronnen, zich inderdaad ontwikkelen conform de prognoses waar in het PAS vanuit is gegaan. Aanvullende maatregelen om effecten van stikstofdepositie te beperken zijn vanwege de PAS maatregelen niet nodig.

De PAS-maatregelen zijn geen compenserende maatregelen. De programmatische aanpak leidt er toe dat de generieke bronmaatregelen en de gebiedsgerichte herstelmaatregelen niet specifiek gekoppeld of te koppelen zijn aan de activiteit waaraan toestemming wordt verleend. De maatregelen in het programma vormen een totaalpakket aan maatregelen waarmee op het niveau van het programma wordt gewaarborgd dat de kwaliteit van de voor stikstof gevoelige habitattypen en leefgebieden behouden wordt en op termijn de instandhoudingsdoelstellingen voor die habitattypen en soorten met een voor stikstof gevoelig leefgebied kunnen worden gerealiseerd. Op basis van het programma kan het bevoegd gezag voor de vergunningverlening met zekerheid vaststellen dat, tegen de achtergrond van de staat van de habitattypen en leefgebieden van soorten, de geprognosticeerde effecten van autonome ontwikkelingen en het algehele en geborgde overheidsbeleid, de effecten van een individuele activiteit niet significant zijn voor een Natura 2000-gebied. De voor een individuele activiteit beschikbare ontwikkelingsruimte - die wordt toegekend en afgeschreven bij vergunningverlening voor dat project - brengt dat tot uitdrukking. Behoud van de natuurwaarden is in de PAS geborgd. Nu er geen sprake is van aantasting van deze natuurwaarden is er ook geen noodzaak tot compensatie voor die aantasting.

		<p>De jurisprudentie van het Europese Hof van Justitie geeft een nadere uitleg van artikel 6, lid 3 en 4 van de Habitatrichtlijn (mitigatie en compensatie). Het PAS is daarmee niet in strijd.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p>
8	<p>Normoverschrijding is volgens de MER niet te verwachten. Wel nemen de totale emissies volgens de effectanalyse (paragraaf 8.3) in totaal met tegen 4% toe (ontwerptracébesluit tov autonoom). Tab 8.4 toont echter dat voor elk deelgebied de percentages veel hoger liggen. Hoe kan dan toch de stijging in het totale projectgebied op minder dan 4% uitkomen? Hoeveel bedragen de toenames van het OTB ten opzichte van de huidige situatie?</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>De aangehaalde tabel 8.4 geeft aan dat de emissies per deelgebied stijgen met 4 tot 8%. Het juridisch voorgeschreven studiegebied voor luchtkwaliteit is echter groter dan het totaal van de vier deelgebieden (het plangebied). In het studiegebied buiten het plangebied is de toename van de emissie veel geringer, waardoor de toename in het gehele studiegebied kleiner is dan 4%. In hoofdstuk 8 van de milieu-effectrapportage worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een afname van concentratiewaarden na realisatie, vanwege de afname van de achtergrondconcentraties. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. De Europese bronmaatregelen zijn momenteel het meest kosteneffectief om de luchtkwaliteit te verbeteren. Om het wagenpark de komende jaren schoner te krijgen wordt het gebruik van minder milieubelastende brandstoffen zoals waterstof en de verdere ontwikkeling van elektrische voertuigen gestimuleerd.</p>
12	<p>Waar spoorweglawaai kan reflecteren tegen geluidschermen, die u in dit project verhoogt, moet u die reflectie betrekken in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat rechtzetten.</p>	<p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West.</p> <p>De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd.</p> <p>Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>
13	<p>Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel. U moet ook soorten in de gevarenzone beschermen!</p>	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig is, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft.</p> <p>De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en van sommige vogelsoorten zijn de nesten jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals gekeken worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.</p>
14	<p>De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Dat wordt niet opgelost met meer snelwegen. Een grote fles loopt langzamer leeg dan een kleine, als de flessenhals hetzelfde blijft. In de regio is</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p>

		de flessenhals de verkeersafwikkeling op De Uithof. Daaraan kan niet veel verbeterd worden. De flessenhals kan niet verruimd worden. Het is dan ook niet slim om nog meer auto's richting De Uithof te leiden. De bereikbaarheid wordt meer verbeterd door in te zetten op openbaar vervoer en fietsvoorzieningen.	Vanwege het economische belang van De Uithof/Utrecht Science Parc, is een goede bereikbaarheid essentieel. Dat geldt voor de auto, het openbaar vervoer en de fiets. Het project Ring Utrecht draagt voor een groot deel bij aan een verbetering van de autobereikbaarheid. Een groot deel van de huidige en toekomstige knelpunten op en nabij de Ring Utrecht wordt immers opgelost. Ook zal in het kader van het project Ring Utrecht een aantal onderdoorgangen van de A27/A28 aangepakt worden, waardoor het comfort voor fietsers van en naar De Uithof vergroot zal worden. Met de komst van De Uithoftram zal een kwaliteitsimpuls aan het openbaar vervoer worden gegeven.
ZWE-00055	1	<p>Zo'n 30 jaar geleden werd de A 27 door Amelisweerd aangelegd- met die aanleg zou Nederland weer toekomstbestendig zijn. Nu is blijikbaar de toekomst alweer achter ons en moet de A27 weer breder.</p> <p>Dit ongebreidelde geloof in de koppeling van doorstroming en economische groei is een beetje kinderachtig en maakt helaas veel kapot. We moeten daar maar eens mee stoppen en onszelf en de zorg voor de omgeving wat serieuzer nemen.</p> <p>Meer en bredere wegen leiden alleen maar tot meer verkeer. Dus laten we beginnen de verbreding van de Ring Utrecht te zien als een achterhaald plannetje en zinvollere dingen voor het geld doen. Ik verzoek u bovenstaande zienswijzen te gebruiken om daarmee het ontwerptracébesluit bij het oud papier te dumpen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>30 jaar geleden is een verkeerskundige analyse gemaakt. De verkeersgroei is in de afgelopen 30 jaar harder gegroeid dan destijds werd verwacht. De huidige problemen zijn de reden dat opnieuw naar de A27 is gekeken</p> <p>De inzichten ten aanzien van de lange termijn ontwikkelingen op het gebied van economie, mobiliteit en verkeer zijn continu aan veranderingen onderhevig; zie de rapporten die de planbureaus CPB en PBL hierover publiceren. Omdat de toekomst onzeker is, hebben de planbureaus toekomstscenario's opgesteld, waarmee een bandbreedte van mogelijke ontwikkelingen gegeven wordt.</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerptracébesluit/milieu-effectrapportage fase zijn de meest recente inzichten van de planbureaus (CPB/PBL) meegenomen in de verkeersmodellen. Ook in eerdere fasen van de planuitwerking van het project Ring Utrecht is steeds gebruik gemaakt van de meest recente inzichten van de planbureaus. Zie voor meer informatie over de gehanteerde groeiscenario's en andere uitgangspunten voor de verkeerseffectberekeningen bijlage A en B van het deelrapport Verkeer. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r..</p>
ZWE-00056	11	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
	13	Door de veranderingen in Amelisweerd ben ik bang voor een grondwaterstandsverandering. Bij het lekragen van het vlies of door mogelijke plaatsing van bentoniet wanden zal de grondwaterstand veranderen. Zowel vernatting als verdroging zal leiden tot sterfte van de oude bomen. Dat is onacceptabel. U mag dit risico niet nemen.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en de folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van de verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke</p>

			grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.
ZWE-00057	2	De stikstofvervuiling van de natuur is nu al een halve eeuw zo groot dat nu zelfs de eiken op de Veluwe en de rupsen op de eik na jaren van slechte groei beginnen te sterven. Daar draagt het wegverkeer belangrijk aan bij, ook het verkeer op de Ring. Reden temeer om de stikstofemissies van het verkeer sneller te reduceren en alles toe doen wat mogelijk is om de groei van het verkeer te stoppen, zodat de verlaging van de emissies per km van auto's en trucks ook daadwerkelijk tot minder stikstofstress in de natuur leidt. Dit nieuwe probleem van eiken- en rupsensterfte in de natuur is in de MER ook niet onderzocht. Ik dring dan ook sterk erop aan dat u de juiste maatregelen treft om het wegverkeer te verminderen.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p> <p>De effecten van stikstofdepositie zijn in het kader van het Programma Aanpak Stikstof (PAS) uitgebreid onderzocht. In de passende beoordeling van de Ring Utrecht wordt daarom ook verwezen voor de stikstofeffecten naar de passende beoordeling en gebiedsanalyses bij het PAS. In het kader van het PAS worden verschillende maatregelen getroffen die moeten leiden tot verbetering van het leefmilieu van stikstofgevoelige soorten in Natura 2000-gebieden. De meest effectieve maatregel voor vermindering van stikstofuitstoot vanuit het verkeer is aanscherping van de toegestane emissie per voertuigkilometer. De Europese emissiestandaard (euronorm) is de afgelopen jaren telkens naar beneden bijgesteld. In de komende jaren zullen de euronormen voor stikstofemissie verder aangescherpt worden.</p>
	5	Over de ernstige gezondheidsproblemen die het gevolg zijn van geluidsoverlast wordt steeds meer bekend. Ook overheidsinstellingen hebben toegang tot dergelijke informatie; laat ik u bijvoorbeeld naar een site van de RVM verwijzen: http://www.nationaalkompas.nl/gezondheidsdeterminanten/omgeving/milieu/geluid/wat-zijn-de-mogelijke-gezondheidsgevolgen-van-geluid/ . Gebruikt u alstublieft de resultaten van dergelijke onderzoeken bij de onderbouwing van uw beleid. Bijvoorbeeld: Het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht ligt nu al als een deken over de stad. Wat betekent een project als dit voor de volksgezondheid? En wat gaan de te verwachten gezondheidsproblemen ons uiteindelijk kosten? Voert u een gedegen analyse uit van deze vragen, en deel deze met ons, voordat u aan zo'n omstrede, onomkeerbare operatie begint! Als de mensen ziek worden is het te laat	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid (2.5.13 Geluid en gezondheid).</p>
	8	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn mag u niet meer in aanmerking nemen voor compensatie. Het is een schande dat u Amelisweerd opoffert en als een zoethoudertje een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijkstraak en Niënhof volplemt met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt. Op dit moment biedt het Ontwerp Tracébesluit onvoldoende garantie voor compensatie die wel compenseert. Trek het in.	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt minder dan 2% van de oppervlakte van het landgoed; uw standpunt dat Amelisweerd wordt opgeofferd, wordt niet gedeeld.</p> <p>De Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit is nadrukkelijk een onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisweerd, met de grootst mogelijke kwaliteitstoetslag gecompenseerd.</p> <p>Compensatie van natuurwaarden vindt plaats binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving.</p> <p>Het ruimtebeslag dat het project legt op beschermde gebieden (ecologische hoofdstructuur = EHS) wordt gecompenseerd. Samen met regiopartijen (Provincie Utrecht, gemeenten, natuur beheerende organisaties) is gezocht naar geschikte locaties voor de compensatie van EHS. Versteving van de bestaande EHS is daarbij een van de uitgangspunten geweest. EHS-compensatie vindt bij voorkeur plaats op gronden die daarvoor in aanmerking komen zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013-2028. Dit betekent dat EHS-compensatie buiten de bestaande EHS (maar wel daaraan grenzend) en bij voorkeur binnen de zgn. groene contour plaatsvindt.</p>
	9	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld dat Hoograven en Lunetten aan het begin van de uitvoering van het project hogere geluidschermen krijgen, liefst met zonnepanelen. Voor mij is dit een essentieel punt, en als dit niet goed geregeld wordt mag het project helemaal niet doorgaan.	<p>De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden.</p> <p>De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen</p>

		<p>gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden.</p> <p>Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.</p> <p>Tijdens de uitvoering wordt de omgeving geïnformeerd over de werkzaamheden.</p>
10	<p>In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan.</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt minder dan 2% van de oppervlakte van het landgoed.</p> <p>De Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit is een nadrukkelijk onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisweerd, met de grootst mogelijke kwaliteitstoelage gecompenseerd.</p> <p>Het klopt dat als gevolg van het plan natuurwaarden worden aangetast, dit is helaas niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna, Natura 2000). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden allemaal gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan.</p> <p>Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat, alhoewel niet alle natuurwaarden in het gebied zelf worden teruggebracht, de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd.</p>
11	<p>Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel. Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen. Ofschoon u een aantal mogelijke technieken om het folie intact te laten hebt onderzocht geeft u geen berekening van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot risico aan de uitvoering en het dient dan ook te worden berekend in het ontwerptracébesluit, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project. Hieraan hecht ik heel veel waarde. U speelt met de bereikbaarheid van de regio. U zet belastinggeld in in een kansspel.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
16	<p>Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.</p>	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig is, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft.</p> <p>De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en van sommige vogelsoorten zijn de nesten jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals gekeken worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen.</p> <p>Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.</p>

ZWE-00058	1	<p>Hierbij maak ik bezwaar tegen de plannen voor de herinrichting en uitbreiding van de Ring Utrecht A27/A12.</p> <p>Ik vrees de gevolgen van het project, namelijk dat er meer autoverkeer zal worden gefaciliteerd met alle milieugevolgen vandien (toename CO2 uitstoot, toename fijnstof uitstoot, wellicht meer geluid) en de vernietiging van natuur te Amelisweerd. Als bewoner van de stad Utrecht die ongeveer 1 km van de snelweg woont wordt mijn belang direct geschaad, en dat van vele Utrechters.</p> <p>Als bewoner van de stad Utrecht die ongeveer 1 km van de snelweg woont wordt mijn belang direct geschaad, en dat van vele Utrechters. De weg zal leiden tot meer verkeer op de snelweg en ook meer verkeer van en naar de snelweg toe. Dit leidt tot verhoogde uitstoot van CO2, verhoogde uitstoot van fijnstof en roet, en verhoogde geluidsoverlast. Dit is slecht voor de kwaliteit van de leefomgeving in dit deel van de stad, en het is slecht voor de gezondheid van de mensen die hier wonen zoals ikzelf.</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoeslag gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van de ecologische hoofdstructuur (EHS), als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat, de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het milieu-effectrapport tweede fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigend stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p>
	2	<p>Er wordt uitgegaan van onrealistische groeiscenario's voor verkeer, en er wordt geen gebruik gemaakt van de best beschikbare data en kennis op dit gebied. Daarmee dreigt het ontwerp-tracébesluit genomen te worden op grond van verkeerde premissen, en is er sprake van een belangrijke onzorgvuldigheid in de besluitvorming. Ik maak bezwaar tegen deze gang van zaken en het ontwerp-tracébesluit dat hierop is gebaseerd.</p> <p>De overheid moet de flexibiliteit zien te ontwikkelen om gedurende de procedure van dit soort grote projecten nieuwe gegevens en data in te passen, zodat zij niet halsstarrig hoeft vast te houden aan oude of suboptimale gegevens op het moment dat betere gegevens voorhanden zijn. Ik vind het evenzeer problematisch dat de besluitvorming rond een belangrijk project als dit niet wordt gebaseerd op de beste en meest recente gegevens en scenario's. Als burger ben ik van mening dat mijn (burger)belang op het gebied van de kwaliteit van de besluitvorming in onze democratische rechtstaat hiermee geschaad wordt. Burgers hebben belang bij het gebruiken van de meest recente en best beschikbare data, omdat anders de kwaliteit van de besluitvormingsprocedures in ons openbaar bestuur omlaag gaat, en daarmee ook de democratische legitimiteit van de besluitvorming in ons openbaar bestuur afneemt. Dat raakt mijn belang als burger.</p>	<p>In het ontwerp-tracébesluit is gebruik gemaakt van de meest recente gegevens en modellen afkomstig uit het jaar 2015. De nieuwe toekomstscenario's zijn verwerkt in de gevoeligheidsanalyse WLO scenario's.</p> <p>Het tijdens een procedure herhaaldelijk herzien van gegevens is onderwerp geweest van de Commissie Elverding, die de effectiviteit van besluitvormingsprocedures onderzocht heeft. Zij concludeerden het tegenovergestelde; het steeds heroverwegen van eenmaal genomen besluiten of eenmaal genomen stappen in een project leidde tot flinke vertragingen. Het verlengen van de proceduretijd en daarmee de periode van onzekerheid voor betrokken partijen zagen zij als een vermindering van kwaliteit van de besluitvorming. De planstudie Ring Utrecht volgt de aanbevelingen van de Commissie Elverding.</p>
ZWE-00059	3	<p>Maar er is meer mogelijk aan voorzieningen waarmee fijnstof, geproduceerd door de auto's op de A27/A12, kan worden afgevangen. Daarom is de initiatiefgroep Hoograven Duurzaam! van mening dat voor onze wijk die grenst aan de grootste verkeersdraaischijf van ons land een maximale inspanning nodig is om de luchtkwaliteit te verbeteren. De ervaringen opgedaan met de Smog Free Tower in Rotterdam van Daan Roosegaarde laten zien dat afvangen van ozon en fijnstof mogelijk is. We stellen voor te onderzoeken welke voorzieningen hier ingezet kunnen worden en deze vervolgens ook toe te</p>	<p>In 2009 is met het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) gezocht naar innovatieve oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit langs het rijkswegennet. Binnen het IPL zijn op basis van internationaal literatuur- en laboratoriumonderzoeken alle kansrijke maatregelen voor de verbetering van luchtkwaliteit onderzocht. De kennis is opgedaan binnen grootschalige praktijkonderzoeken die binnen het innovatieprogramma zijn uitgevoerd. Het gaat om het effect van schermen, vegetatie, overkappingen van de weg, inclusief luchtbehandeling en Dynamisch Verkeersmanagement. Informatie over de resultaten van vegetatie kunt u vinden op de site:</p>

		<p>passen.</p> <p>Tenslotte verzoeken wij Rijkswaterstaat het energieopwekkende geluidsschermbaan op te nemen als een vast element in het definitieve Tracébesluit en nodigen de dienst uit om met ons een coöperatie Buurtstroom Hoograven op te richten.</p>	<p>https://www.rijksoverheid.nl/zoeken?trefwoord=ipl+vegetatie. Uit het IPL onderzoek blijkt dat geluidsschermen een positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de Rijksweg. Ook Dynamisch verkeersmanagement (DVM) waardoor de files verminderen kan een positief effect hebben op de luchtkwaliteit.</p> <p>In het Meest Milieuvriendelijk Alternatief MMA van het project Ring Utrecht is vegetatie meegenomen als innovatieve maatregel voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Op veel plaatsen is onderzoek gaande naar het reinigen van emissies van het wegverkeer door toevoegingen aan geluidsschermen of kunstwerken. Dit kunnen specifieke katalysatoren of specifieke planten zoals een groenblijvende klimop zijn. Een recent voorbeeld hiervan is de Wall4Life. Locaties waar dergelijke maatregelen, indien gebleken effectief, specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven en geluidsschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het MMA een filterende toevoeging aan de geluidsschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen.</p> <p>In de milieu-effectrapportage (Hoofdstuk MMA) en in de Gids van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit is ingegaan op de mogelijkheden om de emissies en de verspreiding van luchtverontreinigende stoffen te beperken. Er zijn naast geluidsschermen geen aangetoonde technische oplossingen op locatie om de concentraties rond de snelwegen te verlagen. De genoemde Smog Free Tower biedt mogelijk zeer lokaal in een binnenstad een positieve bijdrage (er zijn geen metingen gepubliceerd) maar biedt geen oplossing voor een lang traject langs een snelweg.</p>
ZWE-00060	2	<p>Ja, inmiddels is uitvoerig wetenschappelijk bewezen dat meer asfalt absoluut niet leidt tot minder files!</p>	<p>Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer, hoofdstuk 8.</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast.</p>
ZWE-00062	1	<p>Ik vind dat er nooit is gekeken naar wat de onliggende buurtbewoners vinden. Het plan was er al; dus wij moesten het maar accepteren.</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de oppervlakte van het landgoed, de aangetaste natuur wordt ruimhartig gecompenseerd.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren (zie de toelichting bij het tracébesluit). De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de ecologische hoofdstructuur (EHS), met inbegrip van Amelisweerd, met de grootst mogelijke kwaliteitstoelage gecompenseerd.</p> <p>Compensatie van natuurwaarden vindt plaats binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving. Het ruimtebeslag dat het project legt op beschermde gebieden (ecologische hoofdstructuur = EHS) wordt gecompenseerd. Samen met regiopartijen (Provincie Utrecht, gemeenten, natuur beherende organisaties) is gezocht naar geschikte locaties voor de compensatie van EHS. Versteving van de bestaande EHS is daarbij een van de uitgangspunten geweest. EHS-compensatie vindt uitsluitend plaats op gronden die daarvoor in aanmerking komen zoals</p>

			<p>vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013-2028. Dit betekent dat EHS-compensatie buiten de bestaande EHS (maar wel daaraan grenzend) en bij voorkeur binnen de zogenaamde groene contour plaatsvindt.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Tijdens de planstudie en de onderhavige tracéwetprocedure is een uitgebreid communicatie- en participatietraject uitgevoerd waarin de bewoners van de woonwijken van de Ring Utrecht op diverse momenten hun inbreng hebben kunnen leveren.</p>
ZWE-00063	2	Het bijna niet mogelijk is om de (extra) schade aan Amelisweerd te compenseren, vanwege de specifieke kwaliteit en plek.	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoeslag gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van de ecologische hoofdstructuur (EHS), als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat, de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het milieu-effectrapport tweede fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigend stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.(2.8.2 Amelisweerd)</p>
	3	De onderbouwing van de nut en noodzaak verre van overtuigend is. Er wordt onder meer uitgegaan van irrealistische groeiscenario's van economie en verkeer	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>De landelijke groeiscenario's waarvan uitgegaan is, zijn afkomstig van het Centraal Planbureau. De landelijke groeiscenario's GE (Global Economy) en RC (Regional Communities) zijn als invoer gebruikt voor de verkeersprognoseberekeningen met het Nederlands Regionaal Model (NRM). Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van het (ontwerp-)tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht is de meest recente versie van het NRM toegepast en daarmee zijn ook de meest recente inzichten ten aanzien van de lange termijn ontwikkelingen van het verkeer in de regio meegenomen. Zie ook reactie van de Commissie m.e.r..</p>

	4	Er andere oplossingen zijn - dan wel gezocht moeten worden - voor de mobiliteit die de A27 zou gaan faciliteren	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).
ZWE-00064	5	Normoverschrijding is volgens de MER niet te verwachten. Wel nemen de totale emissies volgens de effectanalyse (par 8.3) in totaal bijna 4% toe (OTB tov autonoom). Uit tab 8.4 blijkt echter dat voor elk deelgebied de percentages veel hoger liggen. Hoe kan dan de stijging in het totale plangebied op minder dan 4% uitkomen? Hoeveel bedragen de toenames van het ontwerptractébesluit ten opzichte van de huidige situatie?	De aangehaalde tabel 8.4 geeft aan dat de emissies per deelgebied stijgen met 4 tot 8%. Het juridisch voorgeschreven studiegebied voor luchtkwaliteit, vanaf de voorafgaande tot en met de eerstvolgende aansluiting op de wegaanpassing, is echter groter dan het totaal van de vier deelgebieden (het plangebied). In het studiegebied buiten het plangebied is de toename van de emissie veel geringer, waardoor de toename in het gehele studiegebied kleiner is dan 4%. In hoofdstuk 8 van het milieueffectrapport worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030, na realisatie van het project, sprake van een afname. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Na realisatie van het project (2026) zal door de jaarlijkse monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) getoetst worden aan de dan geldende normen. Indien de dan geldende normen worden overschreden zullen extra maatregelen worden genomen.
	6	Op de Veluwe is de stikstofdepositie ver boven de voorkeurswaarde. uw project verhoogt die depositie nog. Ik verzoek u de unieke kwaliteit van de Veluwe te versterken door de stikstofdepositie daar sterk te verkleinen. Begin daaraan door de Ring niet te verbreden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).
	7	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.
	8	Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.
ZWE-00065	2	Ja, de hele argumentatie is gebaseerd op verouderde cijfers en scenario's, onjuiste emissiefactoren, sjoemelsoftware, Huiswerk moet over op de juiste grondslagen. Zelfs met de verouderde gegevens zou de conclusie moeten zijn dat de plannen een desinvestering van formaat zijn. Dat zal nog meer het geval zijn als de juiste cijfers en uitgangspunten gehanteerd worden. Het hier en daar positieve beeld van de plannen wordt veroorzaakt door saneringsmaatregelen die ook zonder de verbreding genomen hadden moeten worden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (2.2.1 verkeersprognoses en 2.2.2 gebruik toekomstscenario's). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader. Voor wat betreft de saneringssituatie geldt dat de vergelijking in de milieu-effectrapportage tussen de situatie met en zonder project niet het effect van de sanering in beeld brengt. In de milieu-effectrapportage is in de referentiesituatie zonder project ervan uitgegaan dat de sanering al wel gerealiseerd is. Daar is de situatie na uitvoering van het project mee vergeleken. De effecten beschreven bij geluid in de milieu-effectrapportage zijn dus zuiver effecten als gevolg van de verbreding, en derhalve niet te positief.

	4	<p>Mijn gezondheid loopt gevaar, mijn directe leefomgeving wordt aangetast en 10 jaar lang ernstig verstoord door bouw hinder, verplichte saneringsmaatregelen rond het knooppunt worden niet zsm uitgevoerd, maar verbonden aan de uitvoering van dit onzalige plan, waardoor het nog veel langer duurt voordat het er iets op vooruit gaat. De bouwplannen hebben een negatief effect op de waarde van mijn onroerend goed, mijn groene leefomgeving wordt aangetast. De plannen leiden tot een toename van de verkeersintensiteit, en daarmee tot een verhoging van de CO2 uitstoot, wat in strijd is met het klimaatakkoord.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.</p> <p>De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt en kan een deel van de hinder tijdens de bouw werkzaamheden voorkomen worden.</p> <p>De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden.</p> <p>Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie over gezondheid het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5.13 (geluid en gezondheid) en 2.6.1 lucht en gezondheid.</p>
ZWE-00066	1	<p>Bij dezen dien ik mijn zienswijze omtrent het ontwerp tracébesluit Ring Utrecht in. De verbetering van de bereikbaarheid van de stad Utrecht, staat of valt naar mijn mening niet met de verbreding /verbeterde doorstroming van de wegen in het ontwerp tracébesluit. Er zijn tal van andere maatregelen en verbeteringen mogelijk die een veel hoger rendement hebben en niet of veel minder ten koste gaan van natuur en milieu.</p> <p>Allicht zal er in de 10 piektijden (maandag t/m vrijdag in de ochtend en avondspits) een lichte verbetering optreden, echter de naar verhouding zeer hoge kosten, die slechts enige verbetering opleveren op zeer beperkte tijden (zie alinea hieronder) zal je moeten afzetten tegen de negatieve effecten die het voorgestelde plan ook met zich mee draagt.</p> <p>Preciezer gezegd de complete investering wordt besteed om de stad gedurende zo'n 42 weken in vijf ochtendspitsen en vijf avondspitsen beter bereikbaar te maken. Laten we zeggen maximaal 40 tot 60 uur in zo'n week is er een enigszins vlottere doorstroming te verwachten.</p> <p>Als we dat afzetten tegen de totale tijd dat de weg gebruikt kan worden, dan wordt de beoogde investering dus gebruikt om de bereikbaarheid en doorstroming in 10% tot 15% van de tijd enigszins te verbeteren. Voor automobilisten die de wegvakken op de 85-90% "daltijden" gebruiken is de investering weggegooid geld. Het blijkt (ik - maar ook Rijkswaterstaat- heeft dat zelf ervaren tijdens de werkzaamheden aan de A12) dat met een geringe financiële beloning automobilisten bereid zijn op andere tijden of met andere vervoermiddelen te reizen, zodat de spitsdruk afneemt. Door bijvoorbeeld zoiets in te zetten op het traject bij Amelisweerd, kan je tot in lengte van jaren vooruit met het geld dat je anders in een verbreding van een betonnen bak zou investeren.</p> <p>Het doel van dit project is de bereikbaarheid van de stad en de Uithof te verbeteren. De auto(!)bereikbaarheid van de Uithof is het best als er weinig auto's tegelijk de Uithof op willen. De gemiddelde automobilist is veel meer tijd kwijt door congesties in de stad en op de buitenwegen dan door files op de snelweg. Pak dit doelmatig aan en stop het geld in een goed fiets- en OV-netwerk in de stedelijke regio's en het "tijdsturen" van de automobilisten.</p> <p>Uiteindelijk blijft het een kwade keus: Mensen die op de een of andere manier er voor kiezen toch tijdens de huidige spijtstijden de stad in /uit of langs te gaan, zullen een vertraging voor lief</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhynauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit zoals nu voorligt. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 - 2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p>

		<p>moeten nemen of een ander vervoermiddel moeten kiezen, want met een verbreding van de A27 wordt het bijvoorbeeld onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, wordt zo de grotere doorstroombmogelijkheid op de A27 een achteruitgang.</p>	<p>Met het project wordt beoogd een structurele en verkeersveilige oplossing te bieden voor een structureel en hardnekkig bereikbaarheidsprobleem; niet alleen voor de stad Utrecht ,maar voor de hele regio. Jaar in, jaar uit uitsluitend op basis van financiële beloningen voor individuele automobilisten, automobilisten stimuleren de spitsperiode te vermijden zoals u schetst, is geen reële, toekomstvaste oplossing. Dat instrument wordt door Infrastructuur en Milieu uitsluitend ingezet gedurende kortlopende onderhoudsprojecten met grote kans op ernstige vertraging. Ten gevolge van het project Ring Utrecht wordt - mede - de bereikbaarheid van De Uithof (Utrecht Science Park) verbeterd. De aanpassingen van de beide onderdoorgangen naar De Uithof leiden lokaal tot een positief effect; de onderdoorgangen worden visueel aantrekkelijker en sociaal veiliger. Het project heeft echter geen invloed op de ontsluitingsstructuur binnen De Uithof. De gemeente Utrecht is verantwoordelijk voor de inrichting van, en het verkeersbeleid op De Uithof.</p>
	2	<p>Verder maak ik me zorgen om de veiligheidsrisico's van dit project voor de natuur in dit gebied. Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen. Ofschoon u een aantal mogelijk uitvoerbare technieken om het vlies niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Er is een hoog uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden geschat in het ontwerp-tracébesluit, zodat er een reële afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit plan. Indien bij de werkzaamheden het folie wordt beschadigd wordt de regio onbereikbaar. Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het folie veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. De werkzaamheden in de buurt van de bak bij Nieuw-Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. Mijn zienswijze is gezien het bovenstaande, dat het onnodig is deze risico's te aanvaarden</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
ZWE-00067	1	<p>In algemene zin wil graag opmerken dat het Ontwerp Tracébesluit achterhaalde oplossingen biedt voor een achterhaald geformuleerde problematiek. Asphalt is geen toekomst-vaste oplossing nu andere vormen van mobiliteit meer mogelijk maken.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer, hoofdstuk 8.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p>
	2	<p>Het houdt onvoldoende rekening met het noodzakelijke beleid op het gebied van klimaat, maar ook met de grote overschrijding van de hoeveelheid stikstof op onze kwetsbare (N2000) gebieden.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.</p> <p>De effecten van stikstofdepositie zijn in het kader van het Programma Aanpak Stikstof (PAS) uitgebreid onderzocht. In de passende beoordeling van de Ring Utrecht wordt voor de stikstofeffecten verwezen naar de passende beoordeling en gebiedsanalyses bij het PAS. De in het PAS voorziene ontwikkelruimte is voldoende om de toename als gevolg van het project te compenseren. In het kader van het PAS worden verschillende maatregelen getroffen die ertoe moeten leiden dat geen verslechtering van de kwaliteit van de voor stikstof gevoelige habitattypen en leefgebieden van soorten in Natura 2000-gebieden optreedt en dat de instandhoudingsdoelstellingen op termijn kunnen worden gerealiseerd.</p>

3	<p>Het is zeer onzeker of het project rendabel zijn zal in de zin van maatschappelijke kosten en baten. Met deze onzekerheid is het logisch om besluitvorming hierover uit te stellen. Daarbij is het logisch om een oplossing binnen de bestaande bak serieus opnieuw in de afweging mee te nemen. Het is logisch dat hierbij bijv. de maximum snelheid verlaagd zou moeten worden naar 80 km/uur, maar dat is sowieso een goed idee in de nabijheid van een stad met het oog op lucht en geluidproblematiek.</p> <p>Bij alle berekeningen over files etc. is gebruik gemaakt van modellen van RWS. Het is veel logischer om bij dergelijke belangrijke berekeningen uit te gaan van onafhankelijke modellen. Waarbij er ook meer rekening gehouden moet worden met nieuwe technologieën en de invoering van vormen van kilometerheffingen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur en 2x6 rijstroken).</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onderzocht of bij het hanteren van een snelheid van 80 km/uur een ontwerp mogelijk is waarbij de Bak Amelisweerd niet verbreed hoeft te worden. De conclusie is dat dit niet op een verkeersveilige manier mogelijk is. De commissie Schoof heeft in haar rapport "besluitvorming verbreding A27: de Bak in Amelisweerd"(maart 2013) dit bevestigd. Voor een uitgebreide toelichting, zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016)</p> <p>In de milieu-effectrapportage eerste fase is het effect van rekeningrijden onderzocht in het alternatief "De Kracht van Utrecht". Dit alternatief bleek onvoldoende probleemoplossend. Twee onafhankelijke commissies (de Commissie m.e.r. en de commissie Schoof) hebben geoordeeld dat de onderbouwing om dit alternatief af te laten vallen goed is en dat het proces zorgvuldig is uitgevoerd. Er is dus geen aanleiding om deze alternatieven opnieuw te onderzoeken. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (2.2.1 verkeersprognoses en 2.2.2 gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 is uitgegaan van de actuele inzichten van dat moment, zoals verwerkt in het verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model). Ook de Commissie m.e.r. geeft aan dat Rijkswaterstaat is uitgegaan van de best beschikbare modellen. Overigens is medio 2012 een onafhankelijke audit op het RWS-modellen NRM en LMS uitgevoerd door TNO, TU-Delft en Twijnstra Gudde. De auditors concluderen dat het NRM geschikt is voor dit doel. Het auditrapport is aan de Tweede Kamer aangeboden. Zie bijlage A van deelrapport verkeer. In de vorige fase van de planuitwerking is naast het NRM ook het VRU-model van de regio in opdracht van BRU (Bestuur Regio Utrecht) ingezet voor de bepalingen van de effecten van een OV+++ maatregelenpakket in combinatie met prijsbeleid (Goudappel Coffeng 2009). Conclusie was dat dat maatregelenpakket onvoldoende probleemoplossend was. Er is dus wel degelijk gebruik gemaakt van andere verkeersmodellen indien voorhanden en geschikt. Zie ook reactie van de Commissie m.e.r.</p>
4	<p>De natuur komt er in het hele OTB mager van af, zowel in de beoordeling van de overlast tijdens de bouw als daarna. De impact is veel groter dan in het OTB wordt voorgespiegeld. In de OTB wordt bovendien alleen ingegaan op de natuurcompensatie en niet op het voorkomen van de natuurschade (het nee-tenzij principe). Als er tot compensatie wordt overgegaan is het van belang deze zo concreet mogelijk te maken en buiten de EHS te laten plaatsvinden. De voorgestelde compensatie is echter helemaal nog niet zeker (met o.a. een intrigerende opmerking dat met een eigenaar nog geen contact is geweest). Dit vind ik allemaal te vaag en te vrijblijvend. Bij een dergelijk project moet de compensatie op voorhand glashelder zijn.</p> <p>Ten tijde van de informatieavonden was een mooie luchtfoto van het huidige trace beschikbaar. Juist op die luchtfoto was goed te zien hoe kwetsbaar (klein en ingesloten) Amelisweerd is. De betekenis van dit natuurgebied is echter groot, helaas nu al zeer aangetast door de huidige A27. Een verder aantasting laat (te) weinig meer over van het gebied. De impact is groter dan alleen de verbreding van het trace zelf. De impact op de omgeving door geluid, luchtverontreiniging en veranderde waterhuishouding is groot. Het dak over de nieuwe A27 biedt voor de natuur geen meerwaarde op, helaas.</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoetslag gecompenseerd. Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van de ecologische hoofdstructuur (EHS), als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder</p>

		<p>Door de verbreding van de A27 wordt zogenaamde ontwikkelruimte in het kader van de PAS al opgesoupeerd, terwijl de uitvoering van de beleidsmaatregelen die deze ruimte maken nog hoogst onzeker zijn en zeker voor de volgende PAS-periode. Veel van de maatregelen zijn niet of slecht afdwingbaar.</p>	<p>andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermd soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat, de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het milieu-effectrapport tweede fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigend stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die vanuit de cultuurhistorische context beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p> <p>Conform de Tracéwet kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van Ecologische Hoofdstructuur (EHS) zal plaatsvinden. In het tracébesluit is exact aangegeven waar en met welke oppervlakte de EHS gecompenseerd zal worden. Zie ook hiervoor de nota van wijziging.</p> <p>De resultaten van de PAS worden nauwkeurig gevolgd. Met monitoring en bijsturing voorziet de PAS in een systeem om eventuele tegenvallers in depositie-ontwikkeling en herstelmaatregelen op te vangen. De monitoring vindt plaats gedurende de gehele planperiode van zes jaar. Als de natuurdoelen om welke reden dan ook in gevaar komen, dan wordt de PAS bijgestuurd. Ook wanneer gedurende een planperiode blijkt dat (de verdeling van) de depositieruimte niet meer aansluit bij de economische groei, kan tussentijdse bijsturing aan de orde zijn.</p>
ZWE-00068	1	<p>Ik heb twijfel over de maatschappelijk verantwoorde kosten van de voorkeursvariant. De MER eerste fase (trechtering) heeft ruim 6 jaar geleden plaatsgevonden, in een andere economische situatie en gebaseerd op toenmalige uitgangspunten en cijfers. Deze trechtering heeft geleid tot een voorkeursvariant, welke nu voorligt in het OTB. Deze voorkeursvariant is gebaseerd op groeiprognoses die nog dateerden van voor de economische crises (het EC-scenario). U werkt nu op basis van de NRM2015-cijfers, echter nog steeds op basis van een scenario van hoogste economische groei. Een analyse van de maatschappelijke kosten en baten geeft aan dat het project pas rendeert als de economische groei sterk zou toenemen. Dat is echter tot op heden niet het geval. Bovendien komt op korte termijn de NRM2016 uit, waarvan te verwachten is dat deze lager uitvallen.</p> <p>De samenstelling van de beroepsbevolking wijzigt, autogebruik wordt minder standaard, thuiswerken normaler. Kunt u onderbouwen dat de keuze voor het Voorkeursalternatief ook bij de meest actuele (vastgestelde) prognoses nog steeds valide en toekomstvast is? En dat een investering van een zelfde bedrag van 1,1 miljard euro in verbeterd OV, thuiswerken danwel in autotechnologie (afstandhouders, zelfrijdende auto's, e.d.) niet tot duurzamere alternatieven leidt in dezelfde tijdsperiode (tot 2030)?</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.1 verkeersprognoses, huidige situatie groei verkeer).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (2.2.1 verkeersprognoses en 2.2.2 gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het</p>

		<p>tracébesluit zoals nu voorligt. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 is uitgegaan van de actuele inzichten van dat moment, zoals verwerkt in het verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model).</p>
3	<p>Onderdeel van de aanpak van het project Ring Utrecht is de aanpak van de N230/NRU. Dit deel van de verbindingroute tussen de A2 en A27 moet een volwaardig onderdeel van de Ring Utrecht worden. Echter:</p> <p>Deze opwaardering van een gemeentelijke weg maakt nog steeds geen volwaardige ring van snelwegen rondom Utrecht, welke de verkeersdruk ten zuiden van de stad zal doen afnemen. Hoe is onderzocht of een volledige ring de zuidelijke route over de A27 zodanig verlicht zodat de aanpassing van de bak bij Amelisweerd/Lunetten vermeden kan worden?</p> <p>Bovendien is niet duidelijk wanneer deze NRU precies wordt aangepakt. De besluitvorming rond deze weg is complex. De gemeente is eigenaar van de weg, maar de minister beslist wanneer de weg wordt verbouwd en óf er wel geld voor komt. Toch gaat u in het MER/OTB ervanuit dat de N230/NRU wordt aangepakt. Deze aanname is mijns inziens niet realistisch aangezien er nog geen definitief besluit genomen is, en kan daarmee geen valide uitgangspunt van dit OTB zijn.</p> <p>Indien uitvoering doorgang vindt, is de volgorde van de NRU nog van invloed. Als de minister besluit om de uitvoering van de NRU pas na de A27 en de A12 te doen, zal de NRU behoorlijk last van files kunnen krijgen tijdens de verbouwing. De NRU is dan nog niet opgewaarderd en niet geschikt voor meer verkeer. Als de NRU eerst wordt aangepakt, zal die de omleidingen beter aan kunnen.</p>	<p>Een volledige opwaardering van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) is uitgebreid onderzocht in de milieu-effectrapportage eerste fase. De volledige opwaardering was onderdeel van diverse alternatieven. Al deze alternatieven zijn afgefallen omdat de verbreding van de bestaande infrastructuur ten oosten van Utrecht een effectievere aanpak van de bestaande doorstromingsproblemen oplevert, minder duur is en minder milieueffecten heeft. Bovendien wordt de barrièrewerking (beperking van oversteekbaarheid) van de snelweg vermindert door de bouw van de Groene Verbinding en hoeft er niet in Leidsche Rijn te worden gebouwd. In het voorkeursalternatief in december 2010 is wel gekozen om de NRU beter te laten doorstromen door de drie pleinen (Ghandplein, Dunantplein en Kochplein) ongelijkvloer te laten maken. De uitwerking van dit project is door de gemeente Utrecht ter hand genomen.</p> <p>De gemeente Utrecht is de initiatiefnemer en moet zorgen voor zowel de noodzakelijke onderzoeken als de juiste procedures om de weg te kunnen realiseren. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu draagt financieel bij middels een subsidie. Dit is een gebruikelijke procedure voor aanpassingen aan niet-rijkswegen die deels door rijksgeld worden betaald. Omdat het om een substantiële bijdrage gaat, is de bijdrage opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT). Het MIRT wordt elk jaar herzien en dan kan het inderdaad gebeuren dat projecten ofwel vertragen ofwel worden versneld al naar gelang financiële mogelijkheden en wensen van b.v. regering en Tweede Kamer. Dat geldt voor zowel rijkswegen als niet rijkswegen. Maar omdat in een planstudie wordt vooruitgezien naar het planjaar 2030 moet er wel een navolgbaar uitgangspunt worden gekozen om de toekomstige situatie in te schatten. Het is voorschrift in alle projecten dan de projecten die in het MIRT staan onder de categorie 0 en 1 projecten als gerealiseerd worden verondersteld.</p> <p>Nu is het wel zo dat het inderdaad nog niet duidelijk is welke variant voor de NRU gekozen zal worden. Om een reëel ontwerp-tracébesluit te maken, is het ontwerp van de A27/A1 zodanig dat deze aansluit op het huidige tracé. Voor de milieueffecten is uitgegaan van de voorkeursvariant van de NRU zoals de gemeente die heeft vastgesteld in het voorjaar van 2014.</p> <p>Op dit moment wordt uitgegaan dat de NRU start met de realisatie in 2020. Dit zal gelijktijdig zijn met de aanpak van de A27/A12. Er is dan ook afgesproken dat er een gezamenlijk minderhinder plan wordt opgesteld om de gevolgen van de gelijktijdige ombouw zoveel mogelijk te beperken.</p>
6	<p>Rijkswaterstaat wil de verkeersveiligheid verbeteren door het weven van de verkeersstromen te scheiden oftewel te ontvlechten. In de bak tussen Lunetten en Amelisweerd lagen vroeger 4 rijstroken in beide richtingen, maar tegenwoordig zijn er 6 rijstroken in noordelijke richting. Ook in zuidelijke richting zou het aantal rijstroken uitgebreid kunnen worden, van 4 naar 6, zonder dat de bak verbreed hoeft te worden. Die 6 zouden dan wel krap worden. Er is bijvoorbeeld geen ruimte voor vluchtstroken. Rijkswaterstaat keurt dat ontwerp af wegens de verkeersveiligheid. Echter door de maximumsnelheid ter plekke te verlagen tot 80 km/u zijn de snelheidsverschillen met vrachtverkeer veel kleiner, en dat betekent een veel kleinere kans op ongevallen. Bovendien betekent dat een betere doorstroming van het verkeer. De gemiddelde reistijd wordt er dus kleiner van. Ik roep u dan ook op meer rijstroken met een lagere maximum snelheid binnen de bak aan te leggen.</p> <p>De A27 wordt ontworpen 120 km/u, maar Rijkswaterstaat stelt dat er niet meer dan 100km/u gereden zal worden. Dit geeft twee risico's:</p> <p>Ruimere banen en bogen (als gevolg van 120 km/u) geven een vals gevoel van 'harder kunnen rijden'. Door een bordje van 100 km/h kan dit niet altijd worden afgedwongen, denk aan de A2 naar Amsterdam waar zeker in avond en nacht een vals gevoel wordt opgewekt en men harder rijdt.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur).</p> <p>De door u voorgestelde optie om 6 rijstroken in te passen in een niet verbrede Bak Amelisweerd is uitgebreid onderzocht. Een door de Tweede Kamer ingestelde commissie onder leiding van de heer Schoof heeft hierover in 2013 (26 maart) geconcludeerd dat een verkeersveilige oplossing in een niet verbrede Bak Amelisweerd niet mogelijk is.</p> <p>Uw stelling dat de A27 ontworpen is met een snelheid van 120 km/u is niet juist. De gehanteerde ontwerpsnelheid voor de A27 is 100 km/u m.u.v. het gedeelte ten noorden van de NRU dat wel met 120 km/u is ontworpen. Het tracégedeelte waar uw zienswijze betrekking op heeft (het wegvak tussen Rijnsweerd en Lunetten) heeft een ontwerpsnelheid van 100 km/u.</p> <p>Voor de rapportage van de Commissie Schoof en overige documenten over het project Ring Utrecht wordt verwezen naar de site over mobiliteit in Midden Nederland www.ikgaverder.nl.</p>

	<p>Bovendien biedt dit de mogelijkheid om in de toekomst gemakkelijker de snelheid op te voeren tot 120 km/u. Ook dit is gebeurd op de A2 naar Amsterdam, waar beloofd was dat de snelheid 100 km/u zou zijn.</p>	
7	<p>Bij Amelisweerd wordt een deksel op de bak gelegd. Met 249 meter is hiermee nog net niet sprake van een tunnel, aangezien een tunnel 250 meter meet. Dit brengt twee gevaren voor de veiligheid: Door het gebrek van tunneltechnische installaties (omdat het geen tunnel is) gaat het risicoprofiel in de overdekte bak omhoog.</p> <p>Bovendien is het bekend dat bij benaderen van donkere locaties verkeer opstroopt. Dit hoeft niet alleen bij tunnels zo te zijn, dit gebeurt bijvoorbeeld ook al bij het naderen van het geluidscherm over de A28. Bij Lunetten wordt nu zo een donkere locatie geïntroduceerd, met alle mogelijke risico's als gevolg van afremmende en daardoor achterop botsende auto's.</p>	<p>Ook voor onderdoorgangen als deze die niet onder de tunnelwet vallen zijn richtlijnen die gevolgd moeten worden om de veiligheid te waarborgen. Deze worden uiteraard gevolgd. Ook wordt rekening gehouden met de verschillen in lichtintensiteit.</p>
8	<p>Tussen de Koningsweg en Lunetten ligt de A27 verlaagd. Op deze plek ligt er alleen folie onder om het grondwater tegen te houden. Dit zuidelijke deel van de zgn. "bak" heet de "foliebak" of "foliepolder". Het folie mag niet beschadigd raken tijdens de werkzaamheden. Mogelijke gevolgen zijn dan immers: overstroming van de weg, verlenging van de bouwperiode, (veel) hogere kosten, uitdroging en vervuiling van omgeving en verlaging van het grondwaterpeil in de directe omgeving van Lunetten en Amelisweerd.</p> <p>In het verleden heeft men het risico van het doorprikken van de folie vermeden door bijvoorbeeld een composietbrug over de Nieuwe Houtenseweg aan te leggen, zodat geen middensteun nodig was die het folie zou beschadigen. Ook in het MER/OTB wordt gesteld dat sommige geluidschermen een eind van de geluidsbron (de weg) worden geplaatst, zodat hun fundering het folie niet beschadigt.</p> <p>Een verbreding van de weg vraagt een oplossing voor de folie. Een ingreep bij het folie beoordeelt Rijkswaterstaat als zeer complex, gepaard gaand met grote risico's. De situatie is uniek en er zijn tot op heden nog geen technieken voorhanden die bewezen uitvoerbaar zijn. Dit lijkt op gespannen voet te staan met de eis van haalbaarheid en maakbaarheid uit de Tracéwet.</p> <p>Bovendien is de politiek gewoon om de mediaan te kiezen in het investeringsbudget, waarbij risico's met kostenconsequenties niet worden meegefinancierd. Hoe verhoudt zich genoemd realisatierisico tot het investeringsbudget.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>De verbreding van de weg binnen de folie is inderdaad complex. Er zijn diverse methodes beschouwd en gepubliceerd samen met het ontwerp-tracébesluit, die laten zien dat deze daar wel te realiseren is. Welke van de mogelijke bouwmethodes uiteindelijk toegepast gaat worden is nog niet bekend, dit zal in samenwerking met de markt gebeuren.</p> <p>Rijkswaterstaat is zich goed bewust van de risico's van het beschadigen van de folie gedurende de werkzaamheden. Hieronder worden de effecten op het grondwater nader toegelicht. De bewering van de indiener over de composietbrug klopt overigens niet, er zijn wel degelijk steunpunten binnen de folie gebouwd. De uitvoering is daarbij prima verlopen.</p>
9	<p>De verkeersoplossing rond Rijnsweerd betreft een knooppuntconstructie van meerdere lagen die vergelijkbaar wordt met het Prins Clausplein. Hierlangs worden op punten metershoge geluidschermen gebouwd. Een prachtig weids uitzicht op weidelandschap wordt vervuld met deze betonconstructie.</p> <p>De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu wordt nog meer van het overblijvende gebied opgeofferd door de bak te verbreden. De Raad van State heeft in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Kan er zo makkelijk van de uitspraak van de Raad van State afgeweken worden? Ik vraag u zich daaraan te houden en een oplossing binnen de bak te zoeken.</p> <p>De leefbaarheid wordt middels een dek op de bredere bak niet verbeterd. Deze gaat niet zorgen voor de gewenste groene verbinding met stad. Er liggen immers sportvelden en een trambaan die ook al een barrière vormen tussen Amelisweerd en Lunetten/stad. Bovendien zal dit dek een stuk hoger liggen dan het huidige bos. Hierbij zal er slechts een beperkte gronddikte op geplaatst kunnen worden, waardoor een graslandschap op duinhoogte zoals bovenop de tunnel over de A2 een realistischer beeld is dan hoge bomen en een doorlopend boslandschap op het dek welke beeld in het landschapsplan wordt geschetst. Het dek zorgt daarmee niet voor natuurlijke inpassing maar benadrukt juist de kunstmatige pleisteroplossing.</p> <p>Voor de verbreding van de A27 en de bak moet opnieuw een stuk bos worden opgeofferd. Landgoed Amelisweerd is een belangrijk wandelgebied voor Utrecht en ligt dichtbij Lunetten. Het is in de jaren '80 van de vorige eeuw al zwaar aangetast door de aanleg van de A27 en is nu opnieuw de klos. Een flinke strook waardevol bos met hoge oude bomen moet nu weer worden gekapt. In</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p> <p>Conform de Tracéwet kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van Ecologische Hoofdstructuur (EHS) zal plaatsvinden. In het tracébesluit is exact aangegeven waar en met welke oppervlakte de EHS gecompenseerd zal worden. Zie ook hiervoor de nota van wijziging.</p> <p>In het ontwerp-tracébesluit is er geen ruimte gereserveerd voor werkstroken langs de bak, de uitbreiding moet vanaf de wegzijde worden gerealiseerd.</p> <p>De gemeente Utrecht onderzoekt in het kader van het ontwerp van de Groene Verbinding de invulling van het ruimtebeslag dat ontstaat door het hoogteverschil tussen het maaiveld op het dak en het maaiveld daaromheen.</p> <p>De uitspraak waaraan de zienswijze refereert, is de uitspraak van de Kroon van 24 december 1980. Daarin is uitgesproken dat goedkeuring werd onthouden aan het bestemmingsplan Maarschalkerweerd. In dit bestemmingsplan werd onder meer de aanleg van de A27 planologisch mogelijk gemaakt. Gelet op bezwaren van de Aktie Amelisweerd, was de Kroon van oordeel dat de bestemming weggebonden groen ter hoogte van het bos Amelisweerd niet voor goedkeuring in aanmerking kwam, voor zover deze bestemming niet benodigd was voor de bak-constructie. De A27 is dan ook ter hoogte van Amelisweerd in een bak-constructie aangelegd, waarmee aan deze uitspraak gevolg is gegeven. De uitspraak is nu niet meer relevant, want uit het thans voorliggende tracébesluit met bijlagen en uit de bijbehorende milieu-effectrapportage tweede fase,</p>

	<p>dit bos staan o.a. oude eiken. Rijkswaterstaat bagatelliseert de kap en houdt het op 15m aan weerszijden van de weg. In werkelijkheid zal dit veel meer zijn: Er is werkruimte nodig.</p> <p>Ook moet naast de gekapte strook opnieuw een werkpad komen voor Rijkswaterstaat. Men wil op de weg een kort "Dak op de Bak" bouwen ofwel "Groene Verbinding". Deze overkapping van 249m loopt schuin omhoog, omdat de weg schuin omhoog loopt. Daarom moet er zo'n 10m extra bos gekapt worden om een schuine helling te bouwen naar de overkapping toe.</p> <p>Met de kap wordt ook het ecosysteem van het bos over een groter gebied aangetast. Net als in de jaren 80 zullen er bomen zijn die de operatie niet overleven. Daarmee is het totale aantal bomen die sterven waarschijnlijk zelfs hoger dan het aantal bomen dat opgeofferd werd bij de aanleg in 1982. Het gaat om hoogwaardig, oud bos dat in 1982 juist om die reden is gespaard. Door de veranderingen in en bij Amelisweerd verwacht ik ook dat de grondwaterstand mogelijk verandert en ben ik bang voor verdroging. Het landgoed is kwetsbaar, en daarom is het beter om geen risico ermee te nemen.</p> <p>De te kappen 60 tot 100 jaar oude bomen zijn niet te vervangen door een groen dek of ontwikkeling van jong groen in gebieden ter grote van postzegels elders. De wet eist, dat de compensatie zo nabij mogelijk plaatsvindt. Het zoekgebied lijkt zich o.a. te concentreren op een bunkerveld nabij Amelisweerd, welke van cultuurhistorische waarde is. Dit omvormen tot een bos doet dit veld geen eer aan. In het algemeen kan worden gesteld dat de natuurcompensatie nog niet rond is, hetgeen geen duidelijk beeld geeft van het project, de gemoede effecten, de inpassing en de compensatiemaatregelen. Dit is juist de doelstelling van een OTB.</p>	<p>volgt dat extra rijstroken moeten worden toegevoegd en weefbewegingen moeten worden verminderd, mede vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. Om dit uit te kunnen voeren, kan niet langer met de huidige bakconstructie worden volstaan.</p> <p>De hoge kruising van de A28 in het knooppunt Rijnsweerd is in overleg met de omgeving gekozen op basis van een variantenstudie. Hieruit bleek dat het voor de geluidsoverlast niet uitmaakt of een hoge of lage kruising werd gekozen. Bij beide varianten was het mogelijk zodanige geluidmaatregelen te treffen dat voldaan kan worden aan de normen van de wet. De hoge ligging maakte het daarentegen wel mogelijk om de toegang van de Uithof via de Archimedeslaan op maaiveldniveau te handhaven. De zichtbaarheid van het knooppunt vanaf de woonwijk wordt beperkt door de tussenliggende kantoorbebouwing.</p> <p>In het milieu-effectrapport tweede fase (deelrapport ruimte en ruimtelijke kwaliteit) is de landschappelijke impact van het knooppunt Rijnsweerd onderzocht. Uitzicht vanuit de wijken naar het knooppunt is meegewogen in deze beoordeling. In dit rapport is te lezen dat in en rond het knooppunt Rijnsweerd veel beplanting staat, wat de weg vanuit de omgeving gezien grotendeels uit het zicht houdt. Daardoor is de invloed van het knooppunt en de aansluitende wegen op de belevingswaarde van het landschap beperkt.</p> <p>U vergelijkt het knooppunt Rijnsweerd met het prins Clausplein. Het knooppunt Rijnsweerd kent net als het prins Clausplein meerdere niveaus. Er zijn echter ook verschillen. Zo wordt de verbindingsboog van de A27 vanuit Hilversum naar de A28 Amersfoort op niveau -1 aangelegd en dat is prins Claus niet het geval. Bovendien heeft het prins Clausplein meer niveaus dan Rijnsweerd.</p> <p>Uw zorg over de inrichting van de Groene Verbinding is doorgegeven aan de gemeente Utrecht. De gemeente is verantwoordelijk voor de inrichting van de overkapping. De overgang van het dak naar het bos Amelisweerd is nog onderwerp van studie naar de inrichting van de Groene Verbinding. De gemeente Utrecht heeft hierin het voortouw. Het is dus nog onbekend hoe de Groene Verbinding wordt vormgegeven.</p> <p>Ter plaatse van de bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Bij de aanleg van de oorspronkelijke tunnelbak zijn damwanden gebruikt. Via grondwatermetingen aan beide zijden van de tunnelbak is destijds bepaald dat na afloop van de werkzaamheden de grondwaterstand aan beide zijden van de tunnelbak zich min of meer heeft hersteld tot de situatie van voor de aanleg. Ook nu zal tijdens de verdere uitwerking van het ontwerp voor de bak er nadrukkelijk aandacht zijn voor de effecten op het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten intensief gemonitord worden. Indien nodig worden compenserende maatregelen genomen.</p>
10	<p>Een deksel op de verdiepte ligging beperken geluid en luchtkwaliteit ter plekke, maar bij de tunneluiteinde komen het geluid en vuile lucht vrij en wordt met name geluid als extra storend ervaren. En deze tunneluitgang ligt net naast Lunetten.</p> <p>Vanuit de rapportage voor luchtkwaliteit blijkt inderdaad dat fijnstof toeneemt aan de uiteinden van de bak en de luchtkwaliteit in deelgebied 3 verslechtert ten opzichte van de huidige situatie. Dit is onacceptabel. Waarbij wordt aangemerkt dat dit nog erger wordt als de NRU niet wordt uitgevoerd. Tot op heden is er nog geen garantie dat de NRU wordt uitgevoerd.</p> <p>Tegen fijnstof door bandenslijtage en uitstoot van verbrandingsgassen en roet bestaan geen fysieke beschermingsmaatregelen. Alleen maatregelen aan de bron zijn zinvol. Wat het beste helpt is de goedkoopste oplossing: langzamer rijden (bijvoorbeeld een snelheid van 80/km per uur, met lik op stuk beleid).</p> <p>Voor geluid is een maatregel het meest effectief als deze zo dicht mogelijk tegen de bron wordt geplaatst. In Lunetten plaatst u de geluidschermen in verband met de folieconstructie op enige afstand van de weg. Hoe garandeert u effectiviteit?</p> <p>In de geluidsrapportage wordt aangegeven dat er op een aantal plekken Zoab wordt neergelegd. Echter, niet op de A27. Op dit moment is er ook al in Amelisweerd een continu gezoem van verkeer te horen (tot ver in het park).</p> <p>In de natuurinventarisatie wordt voorbijgegaan aan de volgende zaken:</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de aanvullende inpassingsmaatregelen die in het tracébesluit worden getroffen, die tevens een positief effect op de geluidssituatie in Amelisweerd hebben.</p> <p>U stelt een verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen voor door de verhoging naar 130 km/u terug te draaien en een limiet van 80 of 90 km/u op ringwegen in te stellen. Dit voorstel is niet in lijn met het kabinetsbeleid. Daarin is bepalend of de EU-grenswaarden worden gehaald. Daarnaast is het effect op de concentraties vervuulende stoffen van een snelheidsverlaging direct langs de weg beperkt. Naarmate de afstand tot de snelweg toeneemt, is dit effect bijna te verwaarlozen. Een verlaging van de snelheid zal dan ook maar een zeer beperkt effect hebben op het verbeteren van de gezondheid van bewoners in de grote steden. Een groter effect op de gezondheid van inwoners van de grote steden heeft het aanpakken van de gemeentelijke knelpunten, die vooral verder binnenstedelijk liggen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximumsnelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80km/uur zijn niet nodig.</p> <p>Het beeld van een tunneluitgang net naast Lunetten is niet in lijn met de toekomstige situatie. De uitgang van de overkapping ligt net ten zuiden van de Koningweg. De afstand tot de meest nabijge</p>

	<p>In Amelisweerd leven reeën. Deze steken de Koningsweg en zelfs het spoor over naar het golfterrein. Bovendien leven er in Amelisweerd eekhoorns.</p> <p>In deelgebied 3 en 4 leven ijsvogels (Amelisweerd, Laagravense plassen, in strenge winters zelfs in Lunetten te zien).</p> <p>In deelgebied 4 leven er fazanten rondom de Laagravense plassen en ook in de bosschages naast de snelweg.</p> <p>In de tijdelijke situatie heeft u werkterrein rondom de spoorlijnen Utrecht – Arnhem en Utrecht Den Bosch weergegeven. Hier staan ook vele bomen en struiken. Heeft u deze onderzocht op flora en fauna?</p> <p>Welke maatregelen worden genomen om deze te beschermen?</p> <p>Er is op een heel aantal locaties sprake van zeer hoge geluidschermen, welke ook nog 10 graden schuin staan vanaf de weg gekeerd. Is er een bezonningsstudie uitgevoerd voor de woningen nabij deze schermen?</p>	<p>woningen in Lunetten is meer dan 500 meter. Daardoor zal er geen effect te merken zijn van de Groene Verbinding op de wijk Lunetten voor geluid.</p> <p>Lucht</p> <p>De extra toename van de concentraties aan luchtverontreinigende stoffen aan weerszijden van de Groene Verbinding is niet te voorkomen. Het afzuigen en filteren van de lucht van onder de overkapping is te kostbaar, zeker afgezet tegen het kleine gebied waarin dit effect optreedt. Het al dan niet gereed komen van her project NRU heeft hier vrijwel geen invloed op.</p> <p>Natuur</p> <p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig is, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. Van de door u genoemde soorten is het in Amelisweerd voorkomen van ree en eekhoorn ons reeds bekend; de soorten fazant en ijsvogel zullen na verificatie in het Deelrapport Natuur worden toegevoegd.</p> <p>Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden.</p> <p>Te kappen bomen en struiken worden allemaal gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan.</p> <p>Geluid</p> <p>Bij het onderzoek naar de akoestische effecten is rekening gehouden met de positie van de schermen zoals deze op te tekeningen van het ontwerp-tracébesluit zijn aangegeven. Het effect van een grotere afstand van het scherm tot de bron is dan ook in verdisconteerd in de geluidbelastingen die in het rapport akoestisch onderzoek zijn vermeld. Voor zowel de A12 als voor de A27 voorziet het plan voor de hoofdrijbanen in een verharding van tweelaags ZOAB. Ook ter hoogte van Amelisweerd zullen alle rijbanen worden voorzien van tweelaags ZOAB. Deze verharding is stiller dan normaal ZOAB. De toe te passen verhardingen zijn ook aangegeven op de kaarten die bij het ontwerp-tracébesluit horen. Vanwege de aanwezigheid van de folieconstructie kunnen de geluidschermen bij Lunetten niet dicht op de weg worden geplaatst. Zoals inspreker betoogt, zijn schermen op grotere afstand van de weg inderdaad minder effectief. In de afweging van de doelmatige maatregelen is echter de positie van het scherm als uitgangspunt gehanteerd en is vanuit die positie bepaald welke hoogte voor het geluidscherm doelmatig is om te kunnen voldoen aan de wettelijke toetswaarden. Een scherm dat dicht op de weg had gestaan, had wellicht lager uitgevoerd kunnen worden.</p> <p>In Hoograven is de schaduwwerking van het scherm (bovenwettelijk deel) op de huizen beschouwd, als gevolg daarvan is ervoor gekozen om het scherm 9 meter hoog te maken in plaats van 12 meter (totaal). De bewoners zijn hierover geconsulteerd.</p>
11	<p>De bouwtijd betreft 6 tot 8 jaar. Er wordt in het OTB niet voldoende inzichtelijk gemaakt welke effecten er gedurende de bouw plaatsvinden. Zo mist er bijvoorbeeld aandacht aan overlast door geluid, luchtkwaliteit en licht door de omleidingsbewegingen van verkeer (over bv de Waterlinieweg) of vrachtwagenbewegingen op zowel bewoners als natuur. Op het gebied van trillingen neemt u geen maatregelen om schade aan te omgeving gedurende de bouw te voorkomen. Welke effecten hebben de innovatieve bouwtechnieken rondom de folieconstructie? Is het asiel aan de Koningsweg nog bereikbaar?</p> <p>In het OTB wordt aangegeven dat de Houtense vlakte op dit moment als bouwterrein is ingericht. Dit is een verdraaiing van de werkelijkheid. Een deel van dit gebied (tussen de beide fietspaden) is inderdaad gebruikt ten behoeve van de bouw van station Lunetten en geschikt als bouwterrein voor de Ring. Echter ten zuiden van het oude fietspad ligt tot aan de A27 een zeer brede strook</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken.</p> <p>Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen.</p> <p>Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijzigingen. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere</p>

		<p>van bos en struiken, welke nog niet geschikt is als werkterrein. Is deze zone onderzocht op flora en fauna?</p> <p>Samenvattend, als oplossing voor verkeersproblemen zal het ontwerp op termijn niet werken en zijn er betere, meer duurzame alternatieven. M.a.w er wordt 1,1 miljard euro uitgegeven met weinig resultaat en met grote onderliggende risico's (maakbaarheid, NRU). Ook wordt er waardevolle natuur vernield, terwijl de wettelijke natuurcompensatie nog niet rond is. Tenslotte is de impact op de leefomgeving te groot.</p>	<p>afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>Voor wat betreft eventuele effecten op natuur tijdens de bouw zal de opdrachtnemer een ecologisch werkprotocol opstellen. In dit werkprotocol zal door opdrachtnemer worden aangegeven hoe ter plaatse omgegaan dient te worden met aanwezige flora en fauna, op welke manier en in welke periode de werkzaamheden uitgevoerd worden, kortom op welke wijze geborgd wordt dat de werkzaamheden binnen de kaders van de Flora- en faunawet zullen worden uitgevoerd. Een voorwaarde daarbij is de inzet van een deskundige. De Flora- en faunawet verbiedt het verstoren of vernietigen van vaste rust- en verblijfplaatsen zoals foerageergebied en/of migratieroutes. Zulke effecten zullen voorkomen worden. Indien dit onmogelijk blijkt, zal met behulp van een ontheffing moeten worden gewerkt.</p> <p>Het dierenasiel aan de Koningslaan blijft bereikbaar. Het werkterrein is aangepast zodat de toegangsweg tot het asiel niet langer op het werkterrein ligt. Deze aanpassing is te vinden in de Nota van Wijziging bij het tracébesluit.</p> <p>De gehele omgeving van de Ring Utrecht is onderzocht tot de afstand waarop effecten op flora en fauna op kunnen treden. In dit flora en faunaonderzoek is ook de strook bos en struiken ten zuiden van het oude fietspad op de Houtense vlakte meegenomen. De resultaten van dit onderzoek zijn beschreven in het deelrapport natuur bij de milieu-effectrapportage als onderdeel van deelgebied 2 en 3. In bijlage 4 kunt de relevante waarnemingen van (zwaardere beschermde) beschermde soorten terugvinden, ook op de Houtense vlakte.</p>
ZWE-00069	6	<p>Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.</p>	<p>Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken is het in enkele gevallen noodzakelijk om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde.</p> <p>Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.</p>
	11	<p>Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.</p>	<p>De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.</p> <p>De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.</p>
ZWE-00070	5	<p>De geluidschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verder in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te bereiken. De schermen moeten overal op zijn minst 4 m hoog zijn om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door het geluid flink te verlagen. Overigens moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door ze te voorzien van 100 procent geluidsabsorberende tegels. Als overheid heeft u de plicht voor uw burgers te zorgen. U moet gezondheidsschade door geluidsoverlast zoveel</p>	<p>De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 1.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.</p>

	<p>mogelijk voorkomen. Het volstaat volstrekt niet om aan de huidige slappe regels te voldoen. Meer ambitie is nodig.</p>	
8	<p>De voortplanting van vogels wordt verstoord als zij in het broedseizoen worden blootgesteld aan meer geluid dan 42 dB. Heeft u bij de vaststelling van de hoogte van de geluidsschermen rekening gehouden met het feit dat vele bosvogels hoger broeden dan de standaardrekenhoogte van 4m? Zijn de berekeningen voor de hoogte van de geluidsschermen adequaat?</p>	<p>De hoogte van de geluidsschermen is gebaseerd op de geluidbelasting voor mensen, niet voor broedende vogels. De rekenhoogte van 4 meter wordt gehanteerd om een gemiddeld beeld van de effecten op broedvogels te bepalen. Een aantal vogels broedt hoger, anderen lager. Uit de uitgevoerde geluidberekeningen blijkt dat de oppervlakte aan geluidverstoord gebied niet toeneemt ten gevolge van de Ring Utrecht (zie ook paragraaf 5.5.4 in deelrapport Natuur). Voor bosvogels en andere vogels die in deels gesloten vegetatie broeden geldt een drempelwaarde van 42 dB(A). Boven deze drempelwaarde kan verstoring optreden van de vocale communicatie en neemt de dichtheid aan broedvogels af. Toename aan verkeer over de Ring Utrecht leidt in principe tot een toename aan geluidproductie, maar er worden ook veel geluid reducerende maatregelen getroffen. Voor Amelisweerd is hierbij de overkapping van de bak het meest relevant. Per saldo blijft de oppervlakte EHS met een geluidbelasting boven de 42 dB(A) bij Amelisweerd vrijwel gelijk in het tracébesluit-ontwerp in vergelijking tot de referentiesituatie.</p>
16	<p>Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
17	<p>Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.</p>	<p>De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.</p>
19	<p>Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>

ZWE-00073	8	Ik maak ernstig bezwaar tegen het kappen van vele bomen in het recreatiepark De Voorveldse Polder. Door een soort domino-effect als gevolg van een extra rijstrook, die weer leidt tot het opschuiven van de afrit en de noodzaak van waterberging ter compensatie is de aanslag bijzonder groot. Nut en noodzaak hiervan is niet aangetoond.	De extra rijstrook op de westelijke hoofdrijbaan van de A27 heeft slechts over een relatief beperkte lengte invloed op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder, namelijk alleen ter plaatse van het puntstuk (aansluiting toerit op parallelrijbaan). Daarnaast wordt langs de toerit een vluchtstrook aangelegd die noodzakelijk is vanuit oogpunt van verkeersveiligheid. Deze vluchtstrook heeft impact op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder. Dit effect is niet te vermijden binnen de doelstellingen van het project. Mede naar aanleiding van deze zienswijze is het ruimtebeslag in het recreatiepark aangepast door het verleggen van de geplande waterberging. Hierdoor kunnen meer bomen gehandhaafd blijven. In de Nota van Wijzigingen is dit toegelicht.
	9	Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.
ZWE-00074	6	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.
	7	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan EHS-compensatie (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van EHS zal plaatsvinden. In het tracébesluit is aangegeven hoeveel oppervlakte EHS hier gecompenseerd zal worden.
	10	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer luchtvervuiling door roet, fijnstof, stikstofoxiden, bandenslijtage, remslijpsel en asfaltslijtage. De gevolgen voor de volksgezondheid zullen verergeren. Als de gekozen ontwerp-snelheid verhoogd wordt naar 130 km/u zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de luchtvervuiling afnemen. Dit is uiterst belangrijk omdat de luchtverontreiniging in het Utrechtse niet aan de normen voldoet, en al helemaal niet aan het streven om de normen van de WHO te halen. Als de maximum snelheid naar 80 gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de luchtkwaliteit in het Utrechtse nog meer verbeteren door afname van de roetuitstoot.	De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.

ZWE-00075	2	De werkzaamheden naast de bak bij Nieuw-Amelisweerd leiden naar te vreezen valt tot veranderingen in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
	9	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.
	12	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee. Genoeg is genoeg. De strijd van 35 jaar geleden is gestreden. Niet opnieuw!	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
	13	Ik voorzie en vrees toename van geluidbelasting als gevolg van de verbreding van de A27 met extra rijstroken. De geluidsbelasting is nu al erg hoog. Dat is alle dagen zo voor alle omwonenden. Wandelen in Amelisweerd wordt verstoord door het verkeerslawaai. Rustig werken in onze volkstuin is er niet bij. Alleen zeer hoge geluidschermen zouden het lawaai ten dele tegen kunnen houden. Aan zulke hoge schermen kleven weer veel andere bezwaren.	In het ontwerp-tracébesluit komt het geluidscherm dat in de huidige situatie op de rand van de verdiepte ligging staat te vervallen. Uit de afweging van de doelmatige maatregelen is gebleken dat het terugplaatsen van dit scherm onvoldoende extra geluidreductie oplevert bij de achterliggende woningen en daardoor niet doelmatig is. Dit heeft in het ontwerp-tracébesluit geresulteerd tot een maatregelenpakket waarmee er bij 3 woningen nog een overschrijding optrad van de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan van maximaal 1 dB. Zonder het geluidscherm langs de rijksweg zal tussen de bedrijfsgebouwen Woudstede en Arboned een gat in de afscherming ontstaan, waarvan door de insprekers wordt opgemerkt dat er veel geluid doorheen zal komen. Aangezien de hoge kantoorgebouwen aan weerszijden zorgen voor een goede afscherming, zou het gat inderdaad kunnen worden ervaren als een opvallende bron van geluid. Uit een aanvullende afweging is gebleken dat een scherm van 6 meter hoog, dat tussen de bestaande bedrijfsgebouwen kan worden geplaatst, doelmatig is. De resterende overschrijdingen kunnen daarmee worden weggenomen en het geluid uit het gat tussen de gebouwen zal als minder

			hinderlijk worden ervaren. Dit betekent dat het tracébesluit hierop is aangepast. In het Landschapsplan is aangegeven dat schermen op deze locatie een groene uitstraling zullen krijgen.
ZWE-00077	4	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel Kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De Kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de Kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de Kievit geen compensatieplicht.
	5	De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen ipv. toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting daar. Een redelijke milieukwaliteit moet in deze veelgebruikte recreatieve zones gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net onvoldoende woningen staan die dit wettelijk afdwingen. Het nemen van dit soort geluidmaatregelen mag niet afhankelijk zijn van al of niet voldoende geld in een potje omdat ze bovenwettelijk zijn; dit hoort gewoon deel uit te maken van het project. Anders riekt dit maar minachting voor het belang van een goede leefomgeving in wandel-, fiets-, vaar- en recreatief gebied in een stedelijke omgeving waar de goede leefruimte toch al zo schaars is.	De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen. In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen. Dit kan worden bereikt door het scherm met absorberend materiaal te bekleden of het scherm vanuit de weg gezien achterover te laten hellen.
	9	Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.	In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg. Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27. Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst. In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.
ZWE-00078	4	Het hele project zorgt uiteraard nog voor jaren aan overlast aan het verkeer. Een averechts effect in wezen, en dat allemaal met lage prognoses voor de auto-aantallen in de toekomst. Bovendien heeft de Raad van State in 1980 bepaald dat de betonnen bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet ook de overheid zich nog steeds houden. Er moet dus gekozen worden voor een oplossing binnen de bestaande bak.	De uitspraak waaraan de zienswijze refereert, is de uitspraak van de Kroon van 24 december 1980. Daarin is uitgesproken dat goedkeuring werd onthouden aan het bestemmingsplan Maarschalkerweerd. In dit bestemmingsplan werd onder meer de aanleg van de A27 planologisch mogelijk gemaakt. Gelet op bezwaren van de Aktie Amelisweerd, was de Kroon van oordeel dat de bestemming weggebonden groen ter hoogte van het bos Amelisweerd niet voor goedkeuring in aanmerking kwam, voor zover deze bestemming niet benodigd was voor de bak-constructie. De

		A27 is dan ook ter hoogte van Amelisweerd in een bak-constructie aangelegd, waarmee aan deze uitspraak gevolg is gegeven. De uitspraak is nu niet meer relevant, want uit het thans voorliggende tracébesluit met bijlagen en uit de bijbehorende milieu-effectrapportage tweede fase, volgt dat extra rijstroken moeten worden toegevoegd en weefbewegingen moeten worden verminderd, mede vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. Om dit uit te kunnen voeren, kan niet langer met de huidige bakconstructie worden volstaan.
5	Kwalijker is nog dat het dit ontwerp werkelijk elke langertermijnvisie ontbeert. Autoverkeer verruimen, je hoeft geen ecowarrior te zijn om in te zien dat dat niet de toekomst voor mobiliteit of ons land of zelfs de wereld is. Gezien de desastreuze gevolgen (nu al) van de klimaatverandering (vluchtelingen door ecologische rampen die aantoonbaar zijn toegenomen), én gezien de alternatieven als de trein en automatisch rijdende auto's (toekomst). Deze alternatieven zijn door het draadloze internet economische rendabeler (je kan doorwerken) geworden en zullen zonder twijfel in omvang groeien. Dit is al zichtbaar onder de jeugd. Ook de uitspraak in de rechtzaak van Urgenda toont aan dat we een andere richting op moeten wat betreft CO2-uitstoot. Omdat 1 minuut tijdswinst nu niet ten koste moet gaan van onze kinderen, en hun kinderen, etcetera. Zowel de effecten als de aantrekkelijkheid van de alternatieven maken inzetten op meer autoverkeer absurd. Al helemaal als het om een verbreding van een bestaande ingewikkelde betonnen constructie is. Alsof Nederland te veel geld heeft en we zo'n tweede Betuwelijn wel erbij willen?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (2.2.1 verkeersprognoses en 2.2.2 gebruik toekomstscenario's).
9	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
13	Door de verkeersaantrekkende werking van dit project wordt tot ver buiten het projectgebied de stikstofdepositie verhoogd. Dat is schadelijk voor de natuur, en bovendien beperkt het direct of indirect de stikstofruimte voor de landbouw. Wat betekent dat voor toch een belangrijke bedrijfstak in Nederland?	De effecten op Natura 2000-gebieden zijn in de passende beoordeling in beeld gebracht. Daarbij is (conform artikel 3 Regeling PAS) zowel gekeken naar effecten op stikstofgevoelige gebieden vanuit het nieuwe tracé als naar effecten vanuit wegdelen waar het verkeer als gevolg van het project Ring Utrecht substantieel toeneemt (zogenaamde verkeersaantrekkende werking). Voor prioritaire projecten die betrekking hebben op een hoofdweg, zoals het project Ring Utrecht, is in artikel 2, tweede lid, onder a, Besluit grenswaarden PAS een grenswaarde vastgesteld van 3 kilometer aan weerszijden van de weg, gemeten vanaf het midden van de rijbaan. Deze grenswaarde houdt in dat alleen de effecten op een Natura 2000-gebied worden beoordeeld voor zover er binnen een afstand van 3 kilometer vanaf de weg een Natura 2000-gebied met een voor stikstof gevoelig habitat is gelegen. In dat geval wordt alleen het effect van de stikstofdepositie beoordeeld die als gevolg van het project of de andere handeling neerkomt in een zone tot 3 kilometer vanaf de weg. In de gebiedsanalyses bij het PAS is per Natura 2000 gebied onderbouwd dat deze extra depositie niet leidt tot verslechtering van de kwaliteit van de voor stikstof gevoelige habitattypen en leefgebieden van soorten en dat de instandhoudingsdoelstellingen op termijn kunnen worden gerealiseerd. Ingevolge artikel 5 van de Regeling PAS is de ontwikkelingsruimte die het bevoegd gezag toedeelt in een toestemmingsbesluit gelijk aan de toename van de stikstofdepositie op een hectare van een voor stikstof gevoelig habitat in een Natura 2000-gebied die een project per kalenderjaar kan

			<p>veroorzaken, uitgaande van het jaar waarin de depositie als gevolg van dat project of die andere handeling het hoogst is.</p> <p>Bij de toedeling van depositieruimte in het PAS wordt onderscheid gemaakt tussen segment 1 voor de prioritaire projecten en segment 2 voor de niet-prioritaire projecten. Het project Ring Utrecht behoort tot de eerste categorie (zie bijlage Regeling PAS). De agrarische sector tot de tweede. In principe zijn de twee segmenten gescheiden en hebben zij ieder een aandeel in de beschikbare depositieruimte. Bij elke actualisatie van de projectenlijst in segment 1 worden de gevolgen van de veranderingen voor de beschikbare ruimte in segment 2 (niet-prioritaire projecten) betrokken. Wanneer een bijstelling van de lijst met prioritaire projecten ertoe zou leiden dat er te weinig ontwikkelingsruimte beschikbaar is in segment 2, dan besluiten de bij het programma betrokken bestuursorganen of het programma al dan niet bijsturing behoeft. Op deze wijze is er dus een beschermingsmechanisme opgenomen in het PAS waardoor de door u veronderstelde nadelen voor de agrarische sector beperkt worden.'</p>
ZWE-00080	4	<p>Het hele project zorgt uiteraard nog voor jaren aan overlast aan het verkeer. Een averechts effect in wezen, en dat allemaal met lage prognoses voor de auto-aantallen in de toekomst. Bovendien heeft de Raad van State in 1980 bepaald dat de betonnen bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet ook de overheid zich nog steeds houden. Er moet dus gekozen worden voor een oplossing binnen de bestaande bak.</p>	<p>De uitspraak waaraan de zienswijze refereert, is de uitspraak van de Kroon van 24 december 1980. Daarin is uitgesproken dat goedkeuring werd onthouden aan het bestemmingsplan Maarschalkerweerd. In dit bestemmingsplan werd onder meer de aanleg van de A27 planologisch mogelijk gemaakt. Gelet op bezwaren van de Aktie Amelisweerd, was de Kroon van oordeel dat de bestemming weggebonden groen ter hoogte van het bos Amelisweerd niet voor goedkeuring in aanmerking kwam, voor zover deze bestemming niet benodigd was voor de bak-constructie. De A27 is dan ook ter hoogte van Amelisweerd in een bak-constructie aangelegd, waarmee aan deze uitspraak gevolg is gegeven. De uitspraak is nu niet meer relevant, want uit het thans voorliggende tracébesluit met bijlagen en uit de bijbehorende milieu-effectrapportage tweede fase, volgt dat extra rijstroken moeten worden toegevoegd en weefbewegingen moeten worden verminderd, mede vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. Om dit uit te kunnen voeren, kan niet langer met de huidige bakconstructie worden volstaan.</p>
	5	<p>Kwalijker is nog dat het dit ontwerp werkelijk elke langertermijnvisie ontbeert. Autoverkeer verruimen, je hoeft geen ecowarrior te zijn om in te zien dat dat niet de toekomst voor mobiliteit of ons land of zelfs de wereld is. Gezien de desastreuze gevolgen (nu al) van de klimaatverandering (vluchtelingen door ecologische rampen die aantoonbaar zijn toegenomen), én gezien de alternatieven als de trein en automatisch rijdende auto's (toekomst). Deze alternatieven zijn door het draadloze internet economische rendabeler (je kan doorwerken) geworden en zullen zonder twijfel in omvang groeien. Dit is al zichtbaar onder de jeugd. Ook de uitspraak in de rechtzaak van Urgenda toont aan dat we een andere richting op moeten wat betreft CO2-uitstoot. Omdat 1 minuut tijdswinst nu niet ten koste moet gaan van onze kinderen, en hun kinderen, etcetera. Zowel de effecten als de aantrekkelijkheid van de alternatieven maken inzetten op meer autoverkeer absurd. Al helemaal als het om een verbreding van een bestaande ingewikkelde betonnen constructie is. Alsof Nederland te veel geld heeft en we zo'n tweede Betuwelijn wel erbij willen?</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (2.2.1 verkeersprognoses en 2.2.2 gebruik toekomstscenario's).</p>
	9	<p>Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>

	12	<p>Door de verkeersaantrekkende werking van dit project wordt tot ver buiten het projectgebied de stikstofdepositie verhoogd. Dat is schadelijk voor de natuur, en bovendien beperkt het direct of indirect de stikstofruimte voor de landbouw. Wat betekent dat voor toch een belangrijke bedrijfstak in Nederland?</p>	<p>De effecten op Natura 2000-gebieden zijn in de passende beoordeling in beeld gebracht. Daarbij is (conform artikel 3 Regeling PAS) zowel gekeken naar effecten op stikstofgevoelige gebieden vanuit het nieuwe tracé als naar effecten vanuit wegdelen waar het verkeer als gevolg van het project Ring Utrecht substantieel toeneemt (zogenaamde verkeersaantrekkende werking). Voor prioritaire projecten die betrekking hebben op een hoofdweg, zoals het project Ring Utrecht, is in artikel 2, tweede lid, onder a, Besluit grenswaarden PAS een grenswaarde vastgesteld van 3 kilometer aan weerszijden van de weg, gemeten vanaf het midden van de rijbaan. Deze grenswaarde houdt in dat alleen de effecten op een Natura 2000-gebied worden beoordeeld voor zover er binnen een afstand van 3 kilometer vanaf de weg een Natura 2000-gebied met een voor stikstof gevoelig habitat is gelegen. In dat geval wordt alleen het effect van de stikstofdepositie beoordeeld die als gevolg van het project of de andere handeling neerkomt in een zone tot 3 kilometer vanaf de weg. In de gebiedsanalyses bij het PAS is per Natura 2000 gebied onderbouwd dat deze extra depositie niet leidt tot verslechtering van de kwaliteit van de voor stikstof gevoelige habitattypen en leefgebieden van soorten en dat de instandhoudingsdoelstellingen op termijn kunnen worden gerealiseerd.</p> <p>Ingevolge artikel 5 van de Regeling PAS is de ontwikkelingsruimte die het bevoegd gezag toedeelt in een toestemmingsbesluit gelijk aan de toename van de stikstofdepositie op een hectare van een voor stikstof gevoelig habitat in een Natura 2000-gebied die een project per kalenderjaar kan veroorzaken, uitgaande van het jaar waarin de depositie als gevolg van dat project of die andere handeling het hoogst is.</p> <p>Bij de toedeling van depositieruimte in het PAS wordt onderscheid gemaakt tussen segment 1 voor de prioritaire projecten en segment 2 voor de niet-prioritaire projecten. Het project Ring Utrecht behoort tot de eerste categorie (zie bijlage Regeling PAS). De agrarische sector tot de tweede. In principe zijn de twee segmenten gescheiden en hebben zij ieder een aandeel in de beschikbare depositieruimte. Bij elke actualisatie van de projectenlijst in segment 1 worden de gevolgen van de veranderingen voor de beschikbare ruimte in segment 2 (niet-prioritaire projecten) betrokken. Wanneer een bijstelling van de lijst met prioritaire projecten ertoe zou leiden dat er te weinig ontwikkelingsruimte beschikbaar is in segment 2, dan besluiten de bij het programma betrokken bestuursorganen of het programma al dan niet bijsturing behoeft. Op deze wijze is er dus een beschermingsmechanisme opgenomen in het PAS waardoor de door u veronderstelde nadelen voor de agrarische sector beperkt worden.'</p>
ZWE-00081	2	<p>Ik ben vooral een genietter van de natuur in Amelisweerd. Het is al wel jammer dat je altijd de snelweg hoort, maar het is nu nog een prachtig gebied met zeer oude bomen die een huis bieden aan vele diersoorten. Groen naast een van uitlaatgassen vergeven stad is essentieel. Ik als astmapatiënt kan daarover meepraten. Ik ga regelmatig in Amelisweerd 'lucht happen'. Met de verbreding van de A27 gaat de luchtkwaliteit er niet op vooruit: meer verkeer (dat even later elders weer klem rijdt).</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.(2.8.2 Amelisweerd)</p>
	3	<p>Ik vraag me af of u zich bewust bent van het 'point of no return; bij het rooien van eeuwenoude bomen. Misschien wilt u de moeite nemen om het stuk te lezen van Peter Wohlleben. Of kunt u toegeven dat het vleermuisonderzoek dat genoemd wordt in het Deelrapport Natuur niet voldoende wordt toegelicht en uitgewerkt. We weten niet waar, wanneer, over welke periode en hoe de onderzoekers te werk zijn gegaan, bijvoorbeeld. Dan wordt het lastig conclusies trekken over leef- en fourageergebieden, populaties, (ver)huisgedrag en vliegroutes. En op basis van deze gemankeerde informatie beslist u over het lot van beschermde diersoorten? Waar blijft die bescherming dan in uw verhaal?</p> <p>Als je ad hoc en alleen maar 'winst'gericht denkt, kun je het project waarschijnlijk met je geweten verenigen. Als je respect voor de natuur, die ons voorziet van zuurstof, weelde, schoonheid en leefgebied, kun je jezelf niet meer recht aankijken na het rooien van bomen in ruil voor asfalt en fijnstof. Spijtoptant zijn heeft geen zin. Het kost letterlijk eeuwen voor je weer een bos van de statuur en allure van Amelisweerd terug hebt. Beter ten halve gekeerd, dan ten hele gedwaald!</p>	<p>Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermde Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de nota van wijziging bij het tracébesluit.</p> <p>Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft als doelstelling om, naast de doorstroming en de veiligheid van het verkeer, waar mogelijk ook de leefkwaliteit te vergroten. Het ruimteslag is zo veel mogelijk geminimaliseerd, en er worden diverse compensatie- en mitigatiemaatregelen getroffen. Toch kunnen niet alle natuur- en recreatiegebieden volledig worden gespaard. De verloren gegane natuur en bomen worden ruimhartig gecompenseerd op andere locaties. Alle te kappen bomen</p>

			worden gecompenseerd. En over de A27 komt een overkapping: een Groene Verbinding die de stad Utrecht beter verbindt met het landgoed Amelisweerd.
4	<p>De werkzaamheden naast de bak bij Nieuw-Amelisweerd kunnen verandering in de grondwaterstromingen veroorzaken. Dit kan desastreuze gevolgen hebben voor bomen en planten op het landgoed. Hoe denkt u dit te voorkomen? Het kan toch niet waar zijn dat u het risico accepteert dat (eeuwenoude) bomen en planten en daarmee vogels, insecten, torren etc sterven voor 1 minuut reiswinst?</p> <p>Overigens kan grondwaterverandering niet alleen de natuur in gevaar brengen, maar ook de woningen in de omgeving van het traject. Die kunnen verzakken, met alle praktische en financiële gevolgen van dien. Ik zie in het OTB geen preventieve maatregelen hieromtrent.</p> <p>Hetzelfde geldt voor de trillingen die tijdens de bouw zullen ontstaan. Gaat u maatregelen nemen om schade aan woningen en natuur te voorkomen? Ik zie dat namelijk nergens terug in het OTB. Dit manco is u echt ernstig aan te rekenen; we hebben het over een factor van belang.</p>	<p>Als onderdeel van het hydrologisch onderzoek is een risicoanalyse uitgevoerd naar de risico's en gevolgen van werkzaamheden aan de folie (zie paragraaf 5.6 hydrologisch onderzoek). Hieruit blijkt dat alleen bij significante aantasting van de folie (volledige verwijdering folie over meerdere m2) er een merkbare invloed valt te verwachten op het grondwatersysteem buiten de folie. Daar waar het diepe grondwatersysteem (watervoerend pakket) aan de bovenzijde begrensd wordt door een deklaag met een oppervlaktewatersysteem worden de effecten op het ondiepe grondwater nog gedempt.</p> <p>De Commissie voor de milieu-effectrapportage heeft in haar advies aangegeven dat zij adviseren om in de uitvoeringsfase de effecten op grondwater goed te monitoren en waar nodig apparatuur achter de hand te houden om terug te bemalen. Dit advies is overgenomen.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p>	
5	<p>Daar blijft het trouwens niet bij wat problemen bij de uitvoering van het project betreft. Zo zullen er regelmatig rijstroken worden afgestreept, waardoor de Ring minder verkeer kan 'handlen'. U kunt natuurlijk verwachten dat mensen gaan omrijden en sluiproutes gaan bedenken. Gevolg: files om het project heen. Wat betekent dat voor de omliggende woonwijken? Ik vind daar te weinig over terug in het besluit.</p> <p>Wat doet u trouwens met de verhoogde luchtverontreiniging in de bouwperiode? De kans dat de EU (en misschien zelfs de WHO)-normen worden overschreden is zeer groot. Ik hoor u daar niet over, terwijl het toch niet de bedoeling kan zijn in een tijd waar de nadruk zo wordt gelegd op gezondheid en het naar buiten gaan voor frisse lucht. Die zouden we minimaal 8jaar kwijt zijn, om over de gevolgen van de verbreding voor de luchtkwaliteit op de langere termijn nog maar te zwijgen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbesteding en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p>	
7	<p>Ik moet er niet aan denken dat de verbreding doorgaat. Herrie en fijnstof gaan behoorlijk toenemen op de fietsroute stad – Uithof – stad. Bovendien wordt verkeersplein Rijnsweerd een gruwelijk monster dat je van heinde en ver moet aanschouwen. Het plein met fly-overs en andere VVD-speeltjes wordt zo hoog als een flatgebouw van 4 of 5 verdiepingen. En dat in het mooiste gebied rond Utrecht. Ik kan er niet over uit.</p>	<p>Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat met het maatregelenpakket zoals dat is opgenomen in het traceébesluit in Rijnsweerd en de wijken daarachter kan worden voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer. In het hoofdstuk Geluid van de Nota van Antwoord wordt nader ingegaan op de vragen en opmerkingen die in de zienswijzen zijn gesteld ten aanzien van de geluidssituatie in Rijnsweerd.</p> <p>De hoge kruising van de A28 in het knooppunt Rijnsweerd is in overleg met de omgeving gekozen op basis van een variantenstudie. Hieruit bleek dat het voor de geluidsoverlast niet uitmaakt of een hoge of lage kruising werd gekozen. Bij beide varianten was het mogelijk zodanige geluidmaatregelen te treffen dat voldaan kan worden aan de normen van de wet. De hoge ligging maakte het daarentegen wel mogelijk om de toegang van de Uithof via de Archimedeslaan op maaiveldniveau te handhaven. De zichtbaarheid van het knooppunt vanaf de woonwijk wordt beperkt door de tussenliggende kantoorbebouwing.</p> <p>In het milieu-effectrapport tweede fase (deelrapport ruimte en ruimtelijke kwaliteit) is de landschappelijke impact van het knooppunt Rijnsweerd onderzocht. Uitzicht vanuit de wijken naar het knooppunt is meegewogen in deze beoordeling. In dit rapport is te lezen dat in en rond het knooppunt Rijnsweerd veel beplanting staat, wat de weg vanuit de omgeving gezien grotendeels uit het zicht houdt. Daardoor is de invloed van het knooppunt en de aansluitende wegen op de belevingswaarde van het landschap beperkt.</p>	
ZWE-00082	<p>5 Met meer auto's komt er ook meer luchtvervuiling. Door de verslechterde luchtkwaliteit die daarmee gepaard gaat leidt dit op termijn tot een groter aantal niet-direct zichtbare verkeersslachtoffers. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden.</p> <p>In de metropool, Utrecht Amsterdam Den-Haag Rotterdam tezamen is geen behoefte aan meer,</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p>	

		<p>maar juist aan minder auto's. Met meer auto's loopt het verkeer vast door te weinig ruimte, ontstaat meer overlast, wordt - gezien de broeikasproblematiek - teveel energie verbruikt.</p>	
	12	<p>Meer verkeer leidt tot meer verkeerslawaaï en daarmee tot nog slechtere kwaliteit van de leefomgeving. Niet alleen de stadsbewoners, maar ook de natuur die er nog wél is moet worden beschermd.</p> <p>De voortplanting van vogels wordt verstoord als zij in het broedseizoen worden blootgesteld aan meer geluid dan 42 dB. Heeft u bij de vaststelling van de hoogte van de geluidsschermen rekening gehouden met het feit dat vele bosvogels hoger broeden dan de standaardrekenhoogte van 4m? Zijn de berekeningen voor de hoogte van de geluidsschermen adequaat?</p>	<p>De hoogte van de geluidsschermen is gebaseerd op de geluidbelasting voor mensen, niet voor broedende vogels. De rekenhoogte van 4 meter wordt gehanteerd om een gemiddeld beeld van de effecten op broedvogels te bepalen. Een aantal vogels broedt hoger, anderen lager.</p> <p>Uit de uitgevoerde geluidberekeningen blijkt dat de oppervlakte aan geluidverstoord gebied niet toeneemt ten gevolge van de Ring Utrecht (zie ook paragraaf 5.5.4 in deelrapport Natuur). Voor bosvogels en andere vogels die in deels gesloten vegetatie broeden geldt een drempelwaarde van 42 dB(A). Boven deze drempelwaarde kan verstoring optreden van de vocale communicatie en neemt de dichtheid aan broedvogels af. Toename aan verkeer over de Ring Utrecht leidt in principe tot een toename aan geluidproductie, maar er worden ook veel geluid reducerende maatregelen getroffen. Voor Amelisweerd is hierbij de overkapping van de bak het meest relevant. Per saldo blijft de oppervlakte EHS met een geluidbelasting boven de 42 dB(A) bij Amelisweerd vrijwel gelijk in het tracébesluit-ontwerp in vergelijking tot de referentiesituatie.</p>
	18	<p>Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.</p>	<p>De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p> <p>Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgevallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>
ZWE-00084	1	<p>De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af</p>	<p>Er is geen sprake van uitstel van de geluidssanering; de geluidssanering voor de A12 is onderdeel van het project ring Utrecht en staat als zodanig in de planning.</p> <p>De wens om de geluidsschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidsschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt en kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden.</p> <p>De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.</p>
	6	<p>De voortplanting van vogels wordt verstoord als zij in het broedseizoen worden blootgesteld aan meer geluid dan 42 dB. Heeft u bij de vaststelling van de hoogte van de geluidsschermen rekening gehouden met het feit dat vele bosvogels hoger broeden dan de standaardrekenhoogte van 4m? Zijn de berekeningen voor de hoogte van de geluidsschermen adequaat?</p>	<p>De hoogte van de geluidsschermen is gebaseerd op de geluidbelasting voor mensen, niet voor broedende vogels. De rekenhoogte van 4 meter wordt gehanteerd om een gemiddeld beeld van de effecten op broedvogels te bepalen. Een aantal vogels broedt hoger, anderen lager.</p> <p>Uit de uitgevoerde geluidberekeningen blijkt dat de oppervlakte aan geluidverstoord gebied niet toeneemt ten gevolge van de Ring Utrecht (zie ook paragraaf 5.5.4 in deelrapport Natuur). Voor bosvogels en andere vogels die in deels gesloten vegetatie broeden geldt een drempelwaarde van 42 dB(A). Boven deze drempelwaarde kan verstoring optreden van de vocale communicatie en</p>

			neemt de dichtheid aan broedvogels af. Toename aan verkeer over de Ring Utrecht leidt in principe tot een toename aan geluidproductie, maar er worden ook veel geluid reducerende maatregelen getroffen. Voor Amelisweerd is hierbij de overkapping van de bak het meest relevant. Per saldo blijft de oppervlakte EHS met een geluidbelasting boven de 42 dB(A) bij Amelisweerd vrijwel gelijk in het tracébesluit-ontwerp in vergelijking tot de referentiesituatie.
	7	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.
ZWE-00085	1	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.
	3	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.
	4	Ik vrees hogere geluidbelasting als gevolg van de uitbreiding van de A27. Deze vrees wordt versterkt doordat het huidige geluidscherm bij de bedrijven aan het Zwarte Woud wordt verwijderd en hier niets voor terug komt. Alsnog plaatsen van een geluidscherm heeft als bijkomend voordeel dat er geen direct zicht op de A27 ontstaat. Een met klimop begroeid scherm is esthetisch een stuk aantrekkelijker dan het asfalt van de A27.	In het ontwerp-tracébesluit komt het geluidscherm dat in de huidige situatie op de rand van de verdiepte ligging staat te vervallen. Uit de afweging van de doelmatige maatregelen is gebleken dat het terugplaatsen van dit scherm onvoldoende extra geluidreductie oplevert bij de achterliggende woningen en daardoor niet doelmatig is. Dit heeft in het ontwerp-tracébesluit geresulteerd tot een maatregelenpakket waarmee er bij 3 woningen nog een overschrijding optrad van de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan van maximaal 1 dB. Zonder het geluidscherm langs de rijksweg zal tussen de bedrijfsgebouwen Woudstede en Arboned een gat in de afscherming ontstaan, waarvan door de insprekers wordt opgemerkt dat er veel geluid doorheen zal komen. Aangezien de hoge kantoorgebouwen aan weerszijden zorgen voor een goede afscherming, zou het gat inderdaad kunnen worden ervaren als een opvallende bron van geluid. Uit een aanvullende afweging is gebleken dat een scherm van 6 meter hoog, dat tussen de bestaande bedrijfsgebouwen kan worden geplaatst, doelmatig is. De resterende overschrijdingen kunnen daarmee worden weggenomen en het geluid uit het gat tussen de gebouwen zal als minder hinderlijk worden ervaren. Dit betekent dat het tracébesluit hierop is aangepast. In het Landschapsplan is aangegeven dat schermen op deze locatie een groene uitstraling zullen krijgen.
	6	Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het

		U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
ZWE-00086	2	Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
	3	Door de veranderingen in Amelisweerd ben ik bang vooreen grondwaterstandsverandering. Bij het lekragen van het vlies danwel door mogelijke plaatsing van bentoniet diepwanden zal de grondwaterstand en -stroming veranderen. Zowel vernatting als verdroging kan leiden tot sterfte van de eeuwenoude bomen. Dat is onacceptabel. U mag niet dit risico nemen. Hoe u omgaat met onze natuur is ronduit schandig.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en de folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van de verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.
	5	De geluidschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te geven. De geluidschermen moeten overal minstens 4 m hoogte hebben om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door de herrie flink te verlagen. Verder moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerptracébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 1.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.
	10	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fourageergebieden. U moet beschermde soorten beschermen. Ook u moet beschermde soorten beschermen. Daarom heten ze zo.	Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermde Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de nota van wijziging bij het tracébesluit. Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuisen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en

			foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen.
	11	De bouwactiviteiten naast de bak bij Nieuw-Amelisweerd leiden mogelijk tot verschuivingen in de grondwaterstromingen met fatale gevolgen voor de bomen aldaar. U moet in het uiteindelijke TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen. Uw kleinkinderen zullen het u nooit vergeven als u nu hun belangen ondergeschikt maakt aan uw eigen materieel gewin.	Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregning. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.
ZWE-00087	2	<p>Op de sportvelden in Maarschalkerweerd sporten veel mensen uit heel Utrecht en uit Lunetten. Door de verbreding van de weg wordt hier veel bos gekapt en verdwijnt de bosbuffer tussen A27 en sportvelden.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Wij pleiten voor het eveneens plaatsen van deze fijnstof-absorberende schermen bij de sportvelden en de atletiekbaan. En anders moeten er op zijn minst schermen worden geplaatst die vergelijkbaar zijn met de geplante schermen in Utrecht Zuid, waarvan u hoopt dat die ook fijnstof absorberen. Dit is nodig om de boskap te compenseren.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>De bosbuffer tussen de A27 en de sportvelden verdwijnt niet, maar wordt wel smaller. In het luchtonderzoek wordt geen specifiek onderscheid gemaakt naar sporters maar wordt getoetst op grenswaarden die op iedereen gelijk van toepassing zijn. In hoofdstuk 8 van de milieu-effectrapportage worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Sportvelden worden als gevoelige bestemming meegenomen. Alle gevoelige bestemmingen binnen het studiegebied hebben een toe- of afname van de concentratie stikstofdioxide van minder dan 1,2 µg/m3 en een toe- of afname van de concentratie fijn stof van minder dan 0,4 µg/m3. Het effect van het project is daarmee gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Voor roet is geen norm vastgesteld waarop getoetst kan worden en is daarom niet meegenomen in de milieu-effectrapportage deelrapport Luchtkwaliteit. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een afname van concentratiewaarden na realisatie, vanwege de afname van de achtergrondconcentraties. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit.</p> <p>Nu bijna overal in Nederland de Europese normen worden gehaald wordt het landelijk beleid meer gericht op maximale gezondheidswinst in plaats van normoverschrijdingen. In de Tweede Kamer brief van 5 juli 2016 is gemeld dat de Gezondheidsraad is gevraagd te adviseren over hoe gezondheid meer centraal te stellen in het luchtkwaliteitsbeleid. Dit advies wordt in 2017 verwacht. Het negatieve effect van het scherm op de luchtkwaliteit 50 meter achter het scherm is zeer gering. De concentratie verontreinigde stoffen nemen af met de afstand vanaf de weg. Op 50 meter afstand van de weg is de bijdrage van de weg van verontreinigde stoffen ongeveer al gehalveerd. Schermen hebben een positief effect op de luchtkwaliteit direct achter het scherm. Met een scherm wordt de verontreinigde stoffen omhoog gebracht en zo verdund met de schone lucht daarboven. Afhankelijk van de hoogte van het scherm zal deze gemengde lucht langzaam weer dalen maar de concentraties verontreinigde stoffen zijn dan al sterk verdund. De concentratie op 50 meter achter het scherm zal dan ook niet of nauwelijks worden verhoogd.</p> <p>Met betrekking tot het in het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) genoemde scherm wordt de ontwikkeling gevolgd. Locaties waar dergelijke maatregelen, indien gebleken effectief, specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven en geluidschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het MMA een filterende toevoeging aan de geluidschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen. De locatie ter hoogte van de sportvelden komt daarvoor in aanmerking. Te kappen bomen en struiken worden allemaal gecompenseerd zoveel mogelijk binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan.</p>
ZWE-00088	3	Door de veranderingen in Amelisweerd ben ik bang vooreen grondwaterstandsverandering. Bij het lekragen van het vlies danwel door mogelijke plaatsing van bentoniet diepwanden zal de grondwaterstand en -stroming veranderen. Zowel vernatting als verdroging kan leiden tot sterfte	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en de folie zal er

		van de eeuwenoude bomen. Dat is onacceptabel. U mag niet dit risico nemen. Hoe u omgaat met onze natuur is ronduit schandig.	nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van de verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.
ZWE-00089	1	Door de veranderingen in Amelisweerd ben ik bang vooreen grondwaterstandsverandering. Bij het lekragen van het vlies danwel door mogelijke plaatsing van bentoniet diepwanden zal de grondwaterstand en -stroming veranderen. Zowel vernatting als verdroging kan leiden tot sterfte van de eeuwenoude bomen. Dat is onacceptabel. U mag niet dit risico nemen. Hoe u omgaat met onze natuur is ronduit schandig.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en de folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van de verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.
	2	Ik vrees hogere geluidbelasting als gevolg van de uitbreiding van de A27. Deze vrees wordt versterkt doordat het huidige geluidscherm ter hoogte van de bedrijven aan het Zwarte Woud wordt verwijderd en hier niets voor terug komt. Alsnog plaatsen van een geluidscherm heeft als bijkomend voordeel dat er geen direct zicht op de snelweg ontstaat. Een met klimop begroeid scherm is esthetisch veel aantrekkelijker dan het asfalt van de A27.	In het ontwerp-tracébesluit komt het geluidscherm dat in de huidige situatie op de rand van de verdiepte ligging staat te vervallen. Uit de afweging van de doelmatige maatregelen is gebleken dat het terugplaatsen van dit scherm onvoldoende extra geluidreductie oplevert bij de achterliggende woningen en daardoor niet doelmatig is. Dit heeft in het ontwerp-tracébesluit geresulteerd tot een maatregelenpakket waarmee er bij 3 woningen nog een overschrijding optrad van de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan van maximaal 1 dB. Zonder het geluidscherm langs de rijksweg zal tussen de bedrijfsgebouwen Woudstede en Arboned een gat in de afscherming ontstaan, waarvan door de insprekers wordt opgemerkt dat er veel geluid doorheen zal komen. Aangezien de hoge kantoorgebouwen aan weerszijden zorgen voor een goede afscherming, zou het gat inderdaad kunnen worden ervaren als een opvallende bron van geluid. Uit een aanvullende afweging is gebleken dat een scherm van 6 meter hoog, dat tussen de bestaande bedrijfsgebouwen kan worden geplaatst, doelmatig is. De resterende overschrijdingen kunnen daarmee worden weggenomen en het geluid uit het gat tussen de gebouwen zal als minder hinderlijk worden ervaren. Dit betekent dat het tracébesluit hierop is aangepast. In het Landschapsplan is aangegeven dat schermen op deze locatie een groene uitstraling zullen krijgen.
	3	Volgens het deelrapport lucht bevat het rekenmodel zoveel mogelijk emissies van praktijktesten. Een medewerker van RWS vertelde ons op de informatieavond van 17 mei dat er nog veel factoren van TNO-rollenbanktesten werden gebruikt in het luchtmodel, onder andere in de basismonitoringgegevens van de Emissieregistratie. Zijn dit volgens de Minister ook praktijktesten?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.
	5	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan EHS-compensatie (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit

		worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van EHS zal plaatsvinden. In het tracébesluit is aangegeven hoeveel oppervlakte EHS hier gecompenseerd zal worden.
7	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel Kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (FF-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De Kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de Kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de FF-wet geldt voor de Kievit geen compensatieplicht.
ZWE-00090	1	<p>Ik ben tegen uitbreiding van de A27 langs Voordorp. De woningen zijn destijds al veel te dicht bij de weg gebouwd (toen reden er 70.000 mvt in één richting. Nu het dubbele. Straks zijn het er 180.000 en is nieuwe verbreding noodzakelijk. Kortom er is geen weg terug. Ik woon op minder dan 100 m. van de A27. Dus wordt ik in mijn belang direct geschaad, samen met vele honderden buurtgenoten. Ik heb jaren samen met de wg A27 Voordorp tevergeefs gestreden tegen uitbreiding van de A27. Onze wensen en suggesties werden allen genegeerd: 80 km langs Voordorp (helemaal geen kostbare maatregel. Het scheelt automobilisten langs Utrecht Oost hooguit 1 of 1,5 minuut maar wel een boel uitstoot en herrie) Er werd niet eens inhoudelijk op gereageerd door de politiek. Hetzelfde gold voor overkapping via de "Groene Weg" van ingenieursbureau Movares. Een hoge ambtenaar van Verkeer van Utrecht vond dit helemaal geen gekke wens. De A2 is immers ook overkapt bij Leidscherijn en er bestaan plannen tot overkapping van de A12. Het Rijk schaaft voor jaren onze gezondheid met uitbreiding. Het vrachtverkeer is immers maatgevend.</p> <p>Mijn grief is dat kritiekloos uitgegaan wordt van groei van de regio met 80.000 woningen de komende decennia. Die groei dient m.i. ter discussie te worden gesteld. Groei hier betekent krimp elders. Dat kost in toenemende mate honderden miljoenen kapitaalvernietiging. Van een Vrije woningmarkt is in het Utrechtse geen sprake. De overheden zijn direct dan wel indirect middels het onderwijs verantwoordelijk voor vraag en aanbod van woningen. Dus het is een gestuurde markt. daar hebben we als burgers geen invloed op. Maar intussen wordt de druk van het verkeer in de stad steeds groter. Zelfs op fietsgebied wordt het steeds meer een chaos. Fietsen bergen in de binnenstad is kostbaar de ruimte ontbreekt. Nu is er nog subsidie Straks mogen we daarvoor gaan betalen. De kunstmatige groei van Utrecht wordt zeker bevorderd door de belangengrepen in de bouw die baat hebben bij structurele groei, maar die niet in het belang is van de bevolking. Ook het kunstmatige huurbeleid van minister Blok op het gebied van de Volkshuisvesting werkt prijsopdrijvend en jaagt ook de kooprijzen geheel ongewenst nog verder omhoog. Huurders van de slechtste sociale huurwoningen betalen nog het meest het gelag. Met de oudste woningen (immers al lang afgeschreven, kan het meest worden gewoekerd.) Terug naar het verkeer.</p> <p>Vrachtverkeer rijdt overwegend op diesel die kankerverwekkend is zo is door de The WHO aangetoond. Van het vele Fijn Stof wordt Ultra Fijn Stof niet gemeten, terwijl dat wel kan. Wetenschappers hebben aangetoond dat luchtverontreiniging in het Utrechtse snel oprukt tot de 3e of zelfs 2e doodsoorzaak. We overlijden eerder en er ontstaan ernstige ziektes omdat het Fijn Stof via de longblaasjes ons lichaam in komt en daar verwoestend te werk gaat.</p> <p>I.p.v. gezondheid als basis uitgangspunt te nemen is de economie en doorstroming doorslaggevend. Daar maak ik bezwaar tegen. Het is niet niks een rijksweg van die omvang strak tegen je buurt aan. Een metertje hoger geluidsschermbelast helpt onvoldoende. Ik eis een geluidsmuur die schuin uitsteekt naar het oosten zoals dat bij De Bilthoven bij de A28 het geval is. Dat vereist ook omwille van de veiligheid serieuze verankering van de geluidsmuren. Bij een calamiteit bijv. een ontploffing van een gastanker wordt nu het geluidsschermbelast dwars door onze woningen geblazen. Welke maatregelen worden er genomen om onze veiligheid beter te waarborgen? Immers meer verkeer geeft meer risico's. Er dienen bovendien alternatieven experimenten moeilijk gemaakt te</p>
		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur).
		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.3 glazen overkapping).
		Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat met het maatregelenpakket zoals dat is opgenomen in het tracébesluit in Voordorp en de wijken daarachter kan worden voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer. In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt nader ingegaan op de vragen en opmerkingen die in de zienswijzen zijn gesteld ten aanzien van de geluidssituatie in en rondom Voordorp.
		In 2009 is met het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) gezocht naar innovatieve oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit langs het rijkswegennet. Binnen het IPL zijn op basis van internationaal literatuur- en laboratoriumonderzoeken alle kansrijke maatregelen voor de verbetering van luchtkwaliteit onderzocht. De kennis is opgedaan binnen grootschalige praktijkonderzoeken die binnen het innovatieprogramma zijn uitgevoerd. Het gaat om het effect van schermen, vegetatie, overkappingen van de weg, inclusief luchtbehandeling en Dynamisch Verkeersmanagement. Informatie over de resultaten van vegetatie kunt u vinden op de site: https://www.rijksoverheid.nl/zoeken?treftwoord=ipl+vegetatie . Uit het IPL onderzoek blijkt dat bomen en struiken weinig positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de Rijksweg. In het NSL rekenmodel luchtkwaliteit wordt rekening gehouden met bomen langs wegen in alleen binnenstedelijke situaties. Voor stedelijke wegen is een bomenfactor opgenomen in het rekenmodel. Dit in tegenstelling tot rijkswegen in buiten stedelijk gebied met weinig bebouwing, waar geen bomenfactor voor is opgenomen. Binnenstedelijke wegen met aan beide zijden een bomenrij hebben een negatief effect op de luchtkwaliteit, omdat uitlaatgassen onder het bladerdak blijven hangen. Het bepalen van het effect van het toepassen van vegetatie op schermen langs rijkswegen is (nog) niet mogelijk met het NSL rekenmodel.
		In het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) van het project Ring Utrecht is vegetatie meegenomen als innovatieve maatregel voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Op veel plaatsen is onderzoek gaande naar het reinigen van emissies van het wegverkeer door toevoegingen aan geluidsschermen of kunstwerken. Dit kunnen specifieke katalysatoren of specifieke planten zoals een groenblijvende klimop zijn. Een recent voorbeeld hiervan is de Wall4Life. Locaties waar dergelijke maatregelen, indien gebleken effectief, specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven en geluidsschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het MMA een filterende toevoeging aan de geluidsschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen.
		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.
		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.

	<p>worden om onze lucht ter plaatse te zuiveren en het geluid verder te weren. De geluidswanden kunnen van poreus materiaal gemaakt worden waardoor Fijn Stof kan worden afgevangen. Ik wil concrete voorstellen om dat in beeld te brengen. Tenslotte dienen er maatregelen te worden genomen waarbij de woningcorporatie waar wij de woningen van huren SUSkasten te realiseren op koste van de aanleg van de verbreding en andere maatregelen om de lucht in onze woningen schoner te maken. Bijv. met ionisatoren. Die kosten kunnen verhaald worden op Rijkswaterstaat of op de Provincie die beloofde boven wettige maatregelen mogelijk te maken in een eerdere fase. Schaamteloos had een eerdere wethouder van verkeer Milieugeld ingewisseld voor geld voor de sneltram naar De Uithof. Als bewoners wisten we van niets. Een voorbeeld van schamteloos eigenmachtig optreden waarbij onze belangen werden verkwanseld. Daar maak ik alsnog bezwaar tegen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>De ligging en de groei/krimp van woningen, bedrijven en kantoren in de toekomst, is een belangrijke factor voor de inschatting van de vervoersvraag en daarmee de noodzaak van (extra) infrastructuur. Het CPB geeft voor Nederland als geheel aan waar groei- en krimp regio's zich bevinden. De provincies geven vervolgens aan hoe de groei en/of krimp binnen de provincie is verdeeld. De verdeling van de groei/krimp binnen de provincie wordt weer voor een belangrijk deel gestuurd door het beleid van de diverse gemeenten, waaronder de grootste, de gemeente Utrecht. De gemeente heeft ervoor gekozen zoveel mogelijk te 'verdichten', wat ook terug te zien is in de lange termijn ontwikkelingen. Zie voor meer informatie over de ruimtelijke ontwikkelingen en andere (beleids)uitgangspunten die gehanteerd zijn bij de verkeersberekeningen bijlage A en B van het deelrapport Verkeer.</p> <p>De constructie van de geluidschermen zullen voldoen aan alle normen en richtlijnen zodat deze voldoende stevig en duurzaam is en daarmee ook veilig.</p> <p>Het aanbrengen van SUS kasten door de woningcorporaties voor het zuiveren van lucht valt buiten de scope van dit project.</p> <p>Uw mening over keuze van de eerdere wethouder van verkeer voor de aanleg van de sneltram naar De Uithof wordt voor kennisgeving aangenomen.</p>
2	<p>Voor zover er onjuistheden in staan gaat het om de oneerlijke belangenafweging tussen onze gezondheidsbelangen die nooit series zijn meegewogen anders had men wel andere plannen gemaakt. Ik vind het onethisch om een snelweg langs een dicht bebouwde woonwijk te verbreden terwijl de overheid zelf jarenlang heeft gemeld dat het wonen binnen 300 meter van een snelweg onverantwoord is en slecht voor de gezondheid.</p> <p>Over het hoofd gezien belang: Die aspecten heb ik in de hierboven gemelde bijdrage al genoemd. Zoals betere veiligere gefundeerde geluidswanden. (geen schermen) maatregelen aan de woningen om het leefklimaat binnen schoner te krijgen en te houden. En niet op onze kosten maar op die van degen die dit faciliteert. Rijkswaterstaat en / of Provincie wegens eerdere belofte. Of de gemeente wegens het eerder vernaggen van ons belang met milieugelden inwisselen voor geld voor de tram naar De Uithof.</p> <p>De geluidsmuur vergelijkbaar met die bij Bilthoven boven de A28 zodat een zo groot mogelijk deel van de uitstoot en herrie afgeschermd wordt. Het lijkt mij zinnig dat een uitslag van onderzoek naar de effectiviteit van die schermen aan bewoners wordt toegestuurd. (in max. 2 A4 tjes)</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Bereikbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving zijn beide doelstelling van het project. In de milieu-effectrapportage zijn de effecten van de weg beschreven en getoetst aan de vigerende normstelling. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Er is voorzien in een uitgebreid pakket aan effect beperkende maatregelen om de effecten op de woonwijken te beperken. Er is geen norm die stelt dat wegverbreding binnen 300 meter van een dichtbebouwde woonwijk onverantwoord is. Wel is in het Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit opgenomen dat gevoelige bestemmingen niet binnen 300 meter van de rijksweg mogen worden gepland.</p> <p>De in het ontwerp-tracébesluit voorgestelde maatregelen zijn op vrijwel alle plekken toereikend om de verwachte toename van de geluidbelasting als gevolg van het project Ring Utrecht weg te nemen. Daarmee wordt voldaan aan de toetswaarden zoals genoemd in de Wet milieubeheer en is er geen aanleiding om meer maatregelen te treffen om de geluidbelasting nog verder te verlagen. Het treffen van een dure voorziening, zoals een luifel, is dus niet nodig. Het beoogde effect kan al worden bereikt met de aanleg van tweelaags zeer open asfalt beton en het plaatsen van 'gewone' geluidschermen.</p> <p>Het gemeentelijk beleid ten aanzien van de tram naar de Uithof valt niet binnen het tracébesluit.</p>
ZWE-00092	<p>1 Vanaf 2011 doe ik (bioloog) als vrijwilliger mee aan het vleermuizen onderzoek van de gemeente Utrecht. Ik inspecteer maandelijks overdag en 's nachts de 21 vleermuiskasten (type Schwegler 1FF) en jaarlijks de 17 kasten (type Schwegler 2F) die de gemeente Utrecht in "Het jaar van de Vleermuis 2011" ophing in de parken Voorveldse Polder en Bloeyendael.</p> <p>In dat jaar hing de gemeente Utrecht in totaal 300 vleermuiskasten op in parken, bossen en bosstroken, overwegend aan de oostrand van de stad. Een groot deel van die kasten hangt in parken bosstroken en bossen langs de A27! Met name in park VoorveldsePolder, de bosstrook oostelijk van de sportvelden in Maarschalkerveerd en zuidelijker tot en met Amelisweerd. Mijn inspecties, vooral de nachtelijke met een Batdetector, maken duidelijk dat met name park Voorveldsepolder in voorjaar, zomer en najaar een zeer belangrijk foerageergebied is voor vleermuizen. Op bepaalde plaatsen laat mijn Batdetector (type SSF BAT2) bijna permanent het echolocatiegeluid van jagende vleermuizen horen!</p> <p>Incidentele waarnemingen maken aannemelijk dat dit ook geldt voor de meer zuidelijke bosstroken langs de A27.</p> <p>Ik maak mij daarom grote zorgen over de gevolgen die een mogelijke verbreding van de A27 zal hebben op het leef- en foerageer-gebied van deze beschermde zoogdiersoort!</p>	<p>Dank voor uw aanvullingen op ons vleermuisonderzoek dat is uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht volgens het vleermuisprotocol. Ook is opnieuw gekeken naar de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Uit dit onderzoek zijn geen vaste verblijfplaatsen van vleermuizen in de bosstrook ten westen van de A27 naar voren gekomen. Het is bekend dat hier vleermuizen foerageren. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 is een voldoende beeld van het gebruik van vliegroutes en foerageergebieden om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. De boszoom langs de A27 is beschouwd in het beschreven onderzoek. Voor de volgende fase van het project (de uitvoeringsfase) zullen uw waarnemingen van vleermuizen in de boszoom ten westen van de A27 en zorgpunten hierbij meegenomen worden.</p>

		<p>Onjuistheden: Hoe breder een weg hoe meer die weg een onoverkomelijke barrière is voor met name de fauna. Ik zie onvoldoende faunapassages en geschikte vleermuispassages. De parken en boszomen ten westen van de A27 is onvoldoende ecologische waarde toegekent in het plan. Over het hoofd gezien belang: Ja, 1; zie hierboven 2: ik vrees dat de boszoom ten westen van de A27 hevig zal worden verstoord, zeker als er ook bomen gekapt moeten worden, en daardoor veel dieren waaronder beschermde zoals vleermuizen uit hun woon en foerageergebied zullen worden verdreven.</p>	
ZWE-00093	2	<p>Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.</p>	<p>De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.</p>
	4	<p>Lunetten leidt nu al onder slechte luchtkwaliteit. Ik zie de roet elke keer als ik mijn dakramen zeem. Het is een enorme zwarte smeerboel. Enkel verdere verhoging van fijnstof en andere luchtvervuiling is onacceptabel voor deze wijk, die bekend staat als groen, waar veel familie met kleine kinderen wonen en waar ook in de parken veel wordt gesport.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p>
ZWE-00094	1	<p>uitslag onderzoek onjuist impact op leefmilieu en gezondheid veel erger Onjuistheden: achterhaald binnen 10 jaar is autobezit met 90% afgenomen. Door de zelfrijdende auto neemt het bezit af en daardoor gebruik op de wegen ook toekomst met meer thuis werk neemt verkeer af ook de gemiddelde werknemer gaat in de toekomst minder uren werken door automatisering, daardoor spreiding van werkuren in minder files. Private bedrijven investeren als fors op deze ontwikkeling en de overheid gaat tegengestelde richting</p>	<p>De kwaliteit van het milieu-effectrapport (MER) en de onderzoeken die daarbij horen worden getoetst door de onafhankelijke Commissie m.e.r.. Zij heeft in haar eindoordeel de informatie in het MER als 'zorgvuldig en van hoge kwaliteit' beoordeeld. Intrekken van het ontwerp-tracébesluit en de milieu-effectrapportage vanwege onvoldoende kwaliteit is daarmee niet aan de orde.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (2.2.1 verkeersprognoses en 2.2.2 gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 is uitgegaan van de actuele inzichten van dat moment, zoals verwerkt in het verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model).</p>
	3	<p>aantasting eigen gezondheid en familieleden</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p>
ZWE-00095	1	<p>Ik ben inwoner van Groenekan en: Ik ga er vanuit dat alle onderdelen van deze zienswijze zorgvuldig worden behandeld en afgewogen, mede omdat Ik als inwoner van Groenekan sterk word geconfronteerd met het verbreden van de snelweg A27/Ring Utrecht met alle daarbij horende invloeden. Een snelweg die dwars door Groenekan loopt. Ik te maken heb met een door de Overheid veroorzaakt langdurige proces (in tweeën knippen van projecten en elkaar opvolgende wetgeving) Ik hierdoor jaren in onzekerheid leef over welke maatregelen er daadwerkelijk genomen worden en</p>	<p>Deze zienswijze is opgebouwd uit verschillende punten, die in het hiernavolgende bij punt 2 t/m 13 beantwoord worden.</p> <p>Voor wat betreft het in tweeën knippen van projecten: In de gids van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit is beschreven wanneer en waarom de keuze is gemaakt voor twee verschillende procedures. Dit is ondermeer in de verschillende startnotities uitgelegd. Beide startnotities zijn in 2008 verschenen. In Groenekan is sprake van overlap van de beide projecten Ring Utrecht A27/A12 en A27/A1 waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer zal zijn dan als er slechts een project was onderzocht. Voor het project A27/A1 is het</p>

	<p>wanneer. En ook geconfronteerd word met een dubbel aantal jaren van uitvoering. Ik en met mij meer inwoners: in de aanloop van beide projecten (al 7 jaar) de directe gevolgen ondervinden: moeelijk, zo niet onverkoopbare huizen en stress.</p>	<p>tracébesluit genomen en onherroepelijk geworden. Daarmee is duidelijkheid gekomen over de te nemen maatregelen.</p> <p>Op dit moment wordt voorzien dat er aan dit gedeelte van de A27 tweemaal gebouwd zal gaan worden, dit brengt zoals inspreker aangeeft tweemaal bouw hinder met zich mee. Met de aannemers van de projecten zal na het tracébesluit in overleg getreden worden om te zien of er een efficiëntieslag gemaakt kan worden zodat de dubbele bouw hinder zoveel mogelijk wordt beperkt.</p> <p>Zie voor beantwoording van het punt over de onverkoopbare huizen het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 bouwschade en nadeelcompensatie</p>
4	<p>3. geluidwerende voorzieningen</p> <p>Ik ben van mening dat optimale geluidwerende voorzieningen essentieel zijn voor onze leefomgeving. Het is dan ook logisch dat er op een groot aantal lekken langs het tracé geluidwerende voorzieningen worden getroffen in de vorm van geluidschermen. Waarbij ik opmerk: Wanneer er een knip wordt gelegd tussen deeltrajecten dient dit niet ten koste te gaan van de inwoners van het dorp Groenekan. Met name wanneer er eveneens sprake is van tussentijds wijzigende juridische kaders.. Zoals het er nu uitziet lijkt het erop dat binnen de nieuwe wetgeving dezelfde uitkomst voor de leefomgeving wordt bereikt, echter, effectiviteit en ervaringen en wensen van bewoners dienen voorop te staan:</p> <p>In het u bekende geluidsrapport zijn voor twee locaties aanbevelingen gedaan om te komen tot effectievere geluidswerende maatregelen. Hiermee dient cumulatie van diverse geluidsbronnen te worden beperkt. Deze locaties betreffen de kern Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan.</p> <p>3.a.Nieuwe Wetering : het op een andere wijze inzetten van geluidsmaatregelen is hier mogelijk effectiever. Overleg hierover dient gevoerd te worden met bewoners en de gemeente de Bilt</p>	<p>Er is nader onderzoek verricht naar de mogelijkheden om de maatregelen uit het ontwerp-tracébesluit anders in te zetten bij Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg, om op die manier de cumulatieve geluidbelasting te verlagen. Naar aanleiding van dit onderzoek zijn geen wijzigingen tussen ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit in de plaatsing van de schermen opgenomen.</p> <p>Voor de locatie bij de Koningin Wilhelminaweg is gekeken of het effectiever was om een scherm langs de spoorlijn neer te zetten; op deze locatie is ProRail echter bezig met een onderzoek naar afscherming van diezelfde spoorlijn in het kader van de sanering. Dit saneringsonderzoek is niet gereed voor het tracébesluit van de Ring gepubliceerd wordt.</p> <p>Voor de locatie Nieuwe Wetering is gebleken dat een verplaatsing van (een deel van) het wettelijke scherm niet leidt tot een verbetering van de geluidssituatie voor alle woningen daar. Een aanvullend scherm langs de N234 wordt beschouwd in het kader van het bovenwettelijk maatregelpakket. De bovenwettelijke maatregelen maken geen deel uit van het tracébesluit. Er wordt voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen.</p> <p>Voor de kern Groenekan, langs het wegvak Utrecht-Noord - Bilthoven, volgt het project Ring Utrecht op het al afgeronde tracébesluit A27/A1. In het tracébesluit voor de Ring Utrecht is daarom de situatie conform dat tracébesluit als uitgangspunt gekozen voor het onderzoek voor het project Ring Utrecht.</p> <p>Uit een onderzoek dat begin 2015 is uitgevoerd, is gebleken dat deze werkwijze geen nadelige invloed heeft op de omvang van de maatregelen. Dit onderzoek is door de gemeente De Bilt en de Omgevingsdienst Regio Utrecht beoordeeld en de conclusies zijn door hun onderschreven.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>In Groenekan is sprake van overlap van twee projecten: Ring Utrecht en A27/A1, waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer is dan als er slechts een project zou zijn geweest. Dit geldt voor het gedeelte tussen aansluiting Utrecht-Noord en aansluiting Bilthoven. Voor het project A27/A1 is het tracébesluit genomen en onherroepelijk geworden. Daarmee zijn de te nemen maatregelen voor dit project inzichtelijk. Het tracébesluit van het project Ring Utrecht voorziet in het ombouwen van de spitsstrook in noordelijke richting naar een volwaardige vierde rijstrook. Bovendien worden er geluidsmaatregelen getroffen onder andere in de vorm van ophoging van het scherm van de A27/A1 aan de westzijde van de snelweg.</p> <p>Op dit moment wordt voorzien dat er aan dit gedeelte van de A27 tweemaal gebouwd zal gaan worden. Dit brengt zoals u aangeeft tweemaal bouw hinder met zich mee. Met de aannemer van het project A27/A1 wordt momenteel overlegd om te zien of er een efficiëntieslag gemaakt kan worden, zodat de dubbele bouw hinder zoveel mogelijk beperkt wordt.</p>
5	<p>4. Reflectieonderzoek en samenwerking met Pro Rail</p> <p>Zoals bij u bekend, is ten tijde van het TB A27/A1 door de bewoner van Koningin Wilhelminaweg 329 bezwaar gemaakt tegen de reflectie van de achterzijde van het geluidsscherm door het spoor. Met name de hoogste twee meter dragen in grote mate bij aan deze reflectie, welke nu nog verder zou worden versterkt door het plaatsen van een aanvullende meter.</p> <p>4.a. Koningin Wilhelminaweg: Ik wens een Reflectieonderzoek, zoals door de Raad van State voorgeschreven bij het TB A27/A1,</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg.</p> <p>Bij het ontwerp-tracébesluit is bij het Deelrapport geluid - Specifiek in bijlage 12 een notitie opgenomen van TNO waarin geconcludeerd is dat de effecten van de reflecties van spoorweggeluid beperkt zijn en geen aanleiding geven voor aanvullende maatregelen.</p>

	<p>Reflectieonderzoek ontbreekt op dit moment. Hierdoor kunnen maatregelen op dit moment nog niet worden gewogen op hun effectiviteit. Tegelijkertijd zorgt het spoorweglawaai, met name 's nachts voor overlast. Dit stuk spoor staat opgenomen in het Meerjaren Programma Geluidssanering voor mogelijke maatregelen langs het spoor. De omgevingskwaliteit en leefbaarheid zullen toenemen door het integreren van de diverse geluidsopgaven.</p> <p>4.b. Ik verzoek u om in breed verband met de gemeente de Bilt, de Provincie en uw Staatssecretaris, als verantwoordelijke voor ProRail en Milieu t.a.v. de Koningin Wilhelminaweg (met speciale aandacht voor de verzorgingsplaats) samen te werken op het integreren van diverse geluidsopgaven</p>	
6	<p>5. Uitvoeringswijze schermen In bijlage 2 van het OTB zijn de diverse geluidsmaatregelen opgenomen. Hierbij wordt gesproken over het plaatsen van de geluidsschermen onder een hoek van 20 graden en deze absorberend uit te voeren. Ik ben van mening dat deze tekst onduidelijkheid creëert over de te nemen maatregelen. Immers kan, bij een reflecterend scherm dat is geplaatst onder een hoek van 20 graden, eveneens worden gesproken van een absorberende uitvoering. In het TB dient u afgezien van de hellingshoek, kenbaar te maken welke delen van de schermen in absorberend of reflecterend materiaal worden uitgevoerd. Alleen hiermee ontstaat duidelijkheid over de te nemen maatregelen.</p> <p>5.a. ik wens duidelijkheid over de uitvoering van de schermen. Waarbij de voorkeur uitgaat naar waar nodig absorberend en zoveel mogelijk groene beplanting.</p>	<p>Het project Ring Utrecht overlapt op het wegvak tussen Utrecht-Noord en Bilthoven met het tracébesluit A27/A1. De geluidsschermen langs dit wegvak worden daarom uitgevoerd conform het landschapsplan zoals dat bij het tracébesluit A27/A1 is opgesteld.</p> <p>Dit betekent concreet voor de vormgeving van de schermen in dit deel van het project: de schermen worden vanaf de weg gezien 20 graden hellend achterover geplaatst. Uit akoestisch onderzoek is gebleken dat deze helling in dat project noodzakelijk is om significante reflectie van geluid naar de overzijde te vermijden. Er is dan geen noodzaak om de schermen aan de wegzijde uit te voeren met een geluidabsorberend materiaal; aan de bewonerszijde worden de schermen ten oosten van de A27, in Groenekan, niet uitgevoerd met een geluidabsorberend materiaal; de scherm delen tot en met een hoogte van 3 meter ten opzichte van de weg worden niet transparant uitgevoerd, hogere scherm delen worden transparant uitgevoerd; ten westen van de A27 in Groenekan worden aan de bewonerszijde de niet transparante scherm delen uitgevoerd met een geluidabsorberend materiaal, om reflecties van geluid van de spoorlijn Utrecht-Hilversum, die tussen de woningen en het scherm parallel aan de A27 loopt, zoveel mogelijk te beperken.</p> <p>Omdat de in het project Ring Utrecht voorgestelde verhogingen van de schermen uit het tracébesluit A27/A1 tot schermen van meer dan drie meter hoog leiden, worden deze verhogingen dus uitgevoerd als transparante scherm delen.</p> <p>De vormgeving van de geluidsschermen wordt nader uitgewerkt in het Esthetisch Programma van Eisen (EPVE), waar speciale aandacht zal worden geschonken aan een groene uitvoering van de schermen.</p>
7	<p>6. Luchtkwaliteit Een slechte luchtkwaliteit is slecht voor de gezondheid en in het bijzonder voor kinderen die binnen 100 meter van de snelweg wonen en onderwijs krijgen. Op dit moment liggen 2 scholen in deze straal in Groenekan. Uit internationaal onderzoek blijkt dat kinderen die binnen 100 meter van een snelweg wonen of naar school gaan tot 10% minder longcapaciteit ontwikkelen en meer luchtwegklachten hebben. Binnen de woonkern Groenekan liggen onze woningen en scholen binnen die 100 meter en ik wens daarom dat er extra maatregelen worden getroffen. De gezondheidsraad heeft immers ook geadviseerd dat geen gevoelige bestemmingen binnen 300 meter van drukke wegen moeten worden gerealiseerd.</p> <p>6.a. Ik maak bezwaar tegen slechte luchtkwaliteit door de verbreding van de A27. Als inwoner wil ik weten aan welke concentraties ik word blootgesteld. Er dient meer onderzoek gedaan te worden naar regionale concentraties met effectieve rekenmodellen voor luchtkwaliteit. Ik mis de cumulatieve effecten ten opzichte van het TB A27/A1. Ik verzoek u deze effecten inzichtelijk te maken.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>In heel Groenekan, dus ook op de locatie van de scholen is het effect van het project zeer beperkt; de jaargemiddelde concentraties NO2 en fijn stof blijven vrijwel gelijk. specifieke maatregelen vanuit het project zijn daarom niet noodzakelijk.</p> <p>De voor het project Ring Utrecht uitgevoerde berekeningen zijn inclusief het effect van de A27/A1 omdat deze deel uitmaken van de vastgestelde autonome ontwikkeling. De effecten van het project A27/A1 maken deel uit van deze autonome ontwikkeling.</p>
8	<p>7. Snelheid Op diverse snelwegen in het land is in de afgelopen jaren de snelheid verhoogd tot 130 km/h. Deze ontwikkeling vind ik ten aanzien van de A27 absoluut onwenselijk en niet passend binnen de omgeving. Ik ga er dan ook vanuit dat u, in tegenstelling tot de A1, niet het</p>	<p>De snelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in het tracébesluit. Dit betreft een maximumsnelheid van 100 km/uur op de A27, behalve 120 km/uur op het gedeelte boven Utrecht noord. Op de A12 geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur op de hoofdbaan en 80 km/uur op de parallelbaan. Op het moment van publicatie van het tracébesluit zijn er geen plannen daarna</p>

		<p>snelheidsregime aanpast na het onherroepelijk worden van het TB. 7.a. Ik wens dat er max. 100 km wordt gereden op de A27/Ring door en langs Groenekan.</p>	<p>de snelheid te veranderen. Echter, het kan niet dat in het tracébesluit bepalingen opgenomen worden die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op veranderende inzichten in te gaan. Wel zal, mocht een verandering later in overweging genomen worden, de daartoe bestemde wettelijke procedure doorlopen worden met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p>
9		<p>8. De 15 miljoen bovenwettelijke maatregelen: 8.a. Ik wens die in te zetten voor geluidwerende voorzieningen. Daarnaast verzoek ik u om de geluidproductieplafonds te verlagen overeenkomstig de daartoe te treffen bovenwettelijke maatregelen.</p>	<p>Het uitgangspunt voor het bovenwettelijk pakket is het samenstellen van een effectief geluidpakket. Hiervoor is gekozen op basis van een bewonersconsultatie die heeft plaatsgevonden in 2013, waar de voorkeur is uitgesproken om het budget voor bovenwettelijke maatregelen hoofdzakelijk aan geluidmaatregelen te besteden. Als het tracébesluit onherroepelijk is, zal het positieve effect van het bovenwettelijk maatregelpakket planologisch worden verankerd door de geluidproductieplafonds te verlagen middels een ambtshalve wijziging. Op www.provincie-utrecht.nl/bwmringutrecht vindt u informatie over het definitieve bovenwettelijke maatregelenpakket.</p>
10		<p>9. Boscompensatie en bouwplaatsen Eind januari heeft onze gemeenteraad de Gebiedsvisie De Bilt Zuid vastgesteld, waarvan u eveneens melding maakt in de notitie "Proces van probleemverkenning naar Ontwerp-Tracébesluit". In de Gebiedsvisie is de nadruk gelegd op het open en kleinschalige landschap tussen De Bilt en de Uithof. Het gebied rond de Bunnikseweg en Universiteitsweg wordt gekenmerkt door halfopen tot open landschap, dat overwegend in gebruik is als grasland, aangevuld met verspreid gelegen agrarische bebouwing. De voorgestelde schaal aan boscompensatie aan de westzijde van de aansluiting Uithof/De Bilt (locatie 47 / maatregel 2NL5) vinden wij niet passend binnen deze karaktervolle omgeving. Eveneens stuit het voorstel op veel weerstand vanuit de omgeving. Ik ben dan ook van mening dat invulling van de compensatieopgave ingevuld dient te worden door vooral in te zetten op afscherming van de snelweg. Eveneens vraag ik aandacht voor de hinder van het bouwterrein op deze locatie. Niet alleen kan dit grote hinder opleveren voor de omwonenden, maar eveneens zorgen voor een aanzienlijke verstoring van de ecologie in het gebied. Ik ben dan ook van mening dat de omvang van het werkterrein beperkt dient te blijven binnen het gebied tussen de snelweg en de nieuwe aansluiting richting Breda. Eveneens dient de ecologische impact vooraf geminimaliseerd te zijn door de aanleg van de benodigde compensatie ten behoeve van de verbinding. Over de plaats van de van Boscompensatie en de afvoer van het water rond Groenekan is met bewoners geen overleg gevoerd. Dit wordt wel gewenst. 9.a. Ik wens dat u overleg voert met bewoners en de gemeente de Bilt over de Boscompensatie, het afvoeren van water en de bouwplaatsen</p> <p>Van ervaring leren Daarnaast hoop ik, met de gemeente de Bilt dat u de ervaringen wilt delen van reeds uitgevoerde projecten. Het knooppunt De Hogt (Ring Eindhoven, A2-A67) biedt waardevolle aanknopingspunten over de wijze waarop infrastructuur en landschap met elkaar verenigd kunnen worden. Door diverse gebiedspartijen uit de omgeving van De Bilt is op basis van deze ervaring het initiatief "Liniepark Rijnsweerd" opgezet. Ik benadruk deze lessen te benutten en het initiatief verder te betrekken bij de uitwerking van het Landschapsplan en het Esthetisch Programma van Eisen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.2 Liniepark)</p> <p>Tijdens en voorafgaand aan de realisatiefase worden betrokken bewoners door Rijkswaterstaat en (uiteindelijk ook) de aannemer geïnformeerd over de werkzaamheden, de bouwfaseren en de gevolgen voor hun woonomgeving. Via de projectwebsite, nieuwsbrieven, en berichten in (lokale) media zal met regelmaat informatie over de voortgang van de bouw worden aangeboden. Ook worden mogelijk informatiebijeenkomsten op locatie georganiseerd, waarbij zorgen of specifieke wensen door bewoners en nadere belanghebbenden kunnen worden geuit. Waar mogelijk zal daarop worden ingespeeld. Betrokkenen kunnen daarnaast met vragen gebruik maken van de 0800-8002 informatielijn.</p> <p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken.</p> <p>Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen.</p> <p>Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijzigingen. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>De boscompensatie wordt in eerste instantie zoveel mogelijk gezocht binnen het plangebied zelf. In het landschapsplan is gekeken waar dat mogelijk is. Er kunnen ook overwegingen zijn om boscompensatie op een bepaalde plek juist niet te willen zoals overwegingen vanuit cultuurhistorie of de beleving van een open landschap. Mede naar aanleiding van uw zienswijze is de inpassing van de EHS-compensatie in dit deelgebied aangepast in afstemming met belanghebbenden. De nu voorziene inrichting is beschreven in de Nota van Wijziging en het tracébesluit. De omvang van het beoogde werkterrein is sterk beperkt. Zie ook de nadere toelichting hieronder. De uitwerking van het Liniepark is geen onderdeel van het Esthetisch Programma van Eisen. Zie ook de nadere toelichting hieronder.</p>
ZWE-00096	2	<p>2. Geluid Inleiding. U stelt dat het geluid per saldo beter wordt, maar dit klopt niet met de kaarten van het akoestisch 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 (Wayensdijk/ Koppeldijk), of de herrie in Amelisweerd/</p>	<p>De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen</p>

<p>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.</p> <p>a) Als de A12/ knp Lunetten verbreed worden, worden de geluidsschermen langs Lunetten grotendeels 12meter hoog. Hoeveel meter hiervan is wal en hoeveel scherm?</p> <p>b) In het deelrapport Geluid Specifiek op p38 (p40pdf) wordt gezegd dat overall dichte schermen als uitgangspunt worden gebruikt. Uit het hoofdstuk MMA van MER 2e 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.</p> <p>c) Voor het plaatsen / kiezen van geluidsschermen moet goed met de bewoners worden overlegd. Transparante (delen van) schermen mogen niet als optie worden uitgesloten.</p> <p>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?</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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?</p>	<p>gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p>
<p>4</p> <p>3. Luchtvervuiling</p> <p>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 dieselmotoren 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.</p> <p>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</p> <p>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.</p>	<p>Met de uitspraak dat geluid per saldo beter wordt, wordt bedoeld dat de hoeveelheid geluidgehinderden afneemt ten opzichte van de situatie waarin het project niet wordt uitgevoerd. Voor wat betreft de geluidssituatie bij Amelisweerd zijn wijzigingen doorgevoerd tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit waardoor de geluidssituatie veranderd. Deze wijziging is te vinden in de Nota van Wijziging bij het tracébesluit. Ook is hierin een nieuwe kaart met akoestisch ruimtebeslag op het bos opgenomen. Hierin is te zien dat het akoestisch ruimtebeslag verminderd is.</p> <p>In reactie op punt a) bij Lunetten komt een geluidsscherm dicht langs de weg te staan, daar komt aan de snelwegzijde geen wal meer onder te liggen. Aan de bewonerszijde wordt het hoogteverschil met park de Koppel opgevuld met grond. De hoogte van het scherm is aangegeven vanaf de snelwegzijde.</p> <p>In reactie op punt b) en c) in het tracébesluit is bij Lunetten geen transparant scherm opgenomen. De effecten van slagschaduw op vegetatie zijn niet onderzocht.</p> <p>In reactie op punt d) het geluidreflecterend effect van de schermen bij de A12 wordt beperkt door de toepassing van absorberend materiaal op de schermen. Met de schermen zoals weergegeven in het tracébesluit worden de wettelijke normen bij alle woningen gehaald.</p> <p>In reactie op punt e) er is geen sprake van uitstellen van de verbreding, het tracébesluit is genomen.</p> <p>In reactie op punt f) zie onderstaand,</p> <p>In reactie op punt g) de schermhoogte is noodzakelijk om aan de geluidnormen te voldoen. Voor de situatie bij het Zwarte Woud wordt u verwezen naar het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, daarin wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op de locatie Zwarte Woud.</p>
<p>4</p> <p>3. Luchtvervuiling</p> <p>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 dieselmotoren 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.</p> <p>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</p> <p>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.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtqualiteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p>
	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.</p>
	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbesteding en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtqualiteit tijdens de uitvoering).</p>
<p>5</p> <p>4. Maarschalkerweerd</p> <p>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</p>	<p>De bosbuffer tussen de A27 en de sportvelden verdwijnt niet, maar wordt wel smaller. In het luchtonderzoek wordt geen specifiek onderscheid gemaakt naar sporters maar wordt getoetst op grenswaarden die op iedereen gelijk van toepassing zijn. In hoofdstuk 8 van de milieueffectrapportage worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Sportvelden worden als gevoelige bestemming meegenomen. Alle gevoelige bestemmingen binnen het studiegebied hebben een toe- of afname van de concentratie stikstofdioxide van minder dan</p>

	<p>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.</p> <p>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 SOM. 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.</p> <p>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.</p> <p>Wij pleiten voor het plaatsen van deze fijnstof-absorberende schermen bij de sportvelden en de atletiekbaan. Op de kaart in "OTB in Beeld" tijken 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.</p>	<p>1,2 µg/m³ en een toe- of afname van de concentratie fijn stof van minder dan 0,4 µg/m³. Het effect van het project is daarmee gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Voor roet is geen norm vastgesteld waarop getoetst kan worden en is daarom niet meegenomen in de milieu-effectrapportage deelrapport Luchtkwaliteit. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een afname van concentratiewaarden na realisatie, vanwege de afname van de achtergrondconcentraties. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit.</p> <p>Nu bijna overal in Nederland de Europese normen worden gehaald wordt het landelijk beleid meer gericht op maximale gezondheidswinst in plaats van normoverschrijdingen. In de Tweede Kamer brief van 5 juli 2016 is gemeld dat de Gezondheidsraad is gevraagd te adviseren over hoe gezondheid meer centraal te stellen in het luchtkwaliteitsbeleid. Dit advies wordt in 2017 verwacht. Het negatieve effect van het scherm op de luchtkwaliteit 50 meter achter het scherm is zeer gering. De concentratie verontreinigde stoffen nemen af met de afstand vanaf de weg. Op 50 meter afstand van de weg is de bijdrage van de weg van verontreinigde stoffen ongeveer al gehalveerd. Schermen hebben een positief effect op de luchtkwaliteit direct achter het scherm. Met een scherm wordt de verontreinigde stoffen omhoog gebracht en zo verdund met de schone lucht daarboven. Afhankelijk van de hoogte van het scherm zal deze gemengde lucht langzaam weer dalen maar de concentraties verontreinigde stoffen zijn dan al sterk verdund. De concentratie op 50 meter achter het scherm zal dan ook niet of nauwelijks worden verhoogd.</p> <p>Met betrekking tot het in het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) genoemde scherm wordt de ontwikkeling gevolgd. Locaties waar dergelijke maatregelen, indien gebleken effectief, specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven en geluidschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het MMA een filterende toevoeging aan de geluidschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen. De locatie ter hoogte van de sportvelden komt daarvoor in aanmerking. Te kappen bomen en struiken worden allemaal gecompenseerd zoveel mogelijk binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan.</p>
7	<p>Amelisweerd/ Krommerijn gebied en andere natuur/ groen. Dak op de bak.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>De zgn "Groene verbinding" oftewel het Dak op de Bak is geen vervanging voor Amelisweerd. Er komt slechts 1 m 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.</p> <p>De afwatering is een probleem, omdat het Dak schuin afloopt. Hoe wordt voorkomen dat het water van het Dak, door vervuilde grond bezoodeld water en de vervuilde grond zelf Amelisweerd vervuult?</p>	<p>De inrichting voor de Groene Verbinding wordt bepaald en uitgewerkt door de gemeente Utrecht. Het tracébesluit doet daar geen uitspraak over. De Groene Verbinding is niet primair bedoeld om het bos te compenseren, maar om de landschappelijke en natuurlijke structuur te versterken. Zo biedt de Groene Verbinding de kans om de zichtlijn van de Sneeuwklorkjeslaan door te trekken naar de Koningsweg.</p> <p>De verbreding van 15 meter welke het tracébesluit toestaat is inclusief de nieuwe wandconstructie van de bak. Dit is de constructieve grens waarbinnen de werkzaamheden moeten worden uitgevoerd. Binnen deze grens moeten in totaal 328 bomen worden gekapt. Dit betreft 228 zaailingen of jonge bomen en 100 grotere bomen met een stamdiameter van 25 cm of meer.</p> <p>Voor de aanleg van een nieuw beheerpad en voor de ondergrondse verankering van de wandconstructie moeten in de zone net buiten de constructieve grens 12 zaailingen of jonge bomen wijken en 14 bomen met een stamdiameter van 25 cm of meer.</p> <p>De huidige bosstrook achter de wandconstructie heeft zich na de aanleg van de A27 niet ontwikkeld tot een bosrand met stabiele structuur. In de eerste meters vanaf het beheerpad staan voornamelijk jonge bomen (zaailingen), de kronen van de bomen zijn vaak eenzijdig ontwikkeld omdat zij aan de rand van het bos staan. Bij de inventarisatie van Copijn is onderzocht of de randbomen nog kunnen overleven, in de telling van bomen die gekapt moeten worden zijn die bomen die dat niet kunnen vanwege hun stand en/of hun wortelstelsel meegenomen.</p> <p>In de nieuwe situatie zal worden gestuurd op een verbetering van de structuur van de bosrand, uitgaande van de structuur en stabiliteit van de oudste en grootste bomen en van de mogelijkheden voor jongere bomen om een bredere en evenwichtigere kroon te ontwikkelen. Door de aanplant van groot wordende struiken (bijvoorbeeld meidoorn, hazelaar, krent) in de bosrand zal het zicht, vanaf het iets dieper in het bos gelegen wandelpad, op de wandconstructie beter worden gecamoufleerd en zal bovendien een gevarieerder en meer natuurlijk gestructureerde</p>

	<p>bosrand ontstaan. Deze bosrand zal niet alleen het leefgebied vormen voor de soorten die nu in de bestaande bosrand leven, maar er zullen ook soorten worden aangetrokken die in de bestaande bosrand geen geschikte leefomstandigheden vinden.</p> <p>Voor wat betreft het punt over de grond en de siberische reuzenberenklauw wordt u verwezen naar het antwoord elders in deze zienswijze. Van vervuiling van Amelisweerd door uitspoeling van vervuilde grond op het dak zal geen sprake zijn, aangezien de grond in dit deelgebied geen verontreinigde grond of te saneren locaties bevat. De afwatering van het dak wordt beschouwd in de uitvoeringsfase bij de inrichting van het dak. De afwatering hoeft niet bij voorbaat een probleem te zijn; ook op het dak bij Leidsche Rijn is een goede afwatering gerealiseerd.</p> <p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de oppervlakte van het landgoed, de aangetaste natuur wordt ruimhartig gecompenseerd.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren (zie de toelichting bij het tracébesluit). De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de ecologische hoofdstructuur (EHS), met inbegrip van Amelisweerd, met de grootst mogelijke kwaliteitstoelage gecompenseerd.</p> <p>Compensatie van natuurwaarden vindt plaats binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving. Het ruimtebeslag dat het project legt op beschermde gebieden (ecologische hoofdstructuur = EHS) wordt gecompenseerd. Samen met regiopartijen (Provincie Utrecht, gemeenten, natuur beherende organisaties) is gezocht naar geschikte locaties voor de compensatie van EHS. Versteving van de bestaande EHS is daarbij een van de uitgangspunten geweest. EHS-compensatie vindt uitsluitend plaats op gronden die daarvoor in aanmerking komen zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013-2028. Dit betekent dat EHS-compensatie buiten de bestaande EHS (maar wel daaraan grenzend) en bij voorkeur binnen de zogenaamde groene contour plaatsvindt.</p>
<p>9</p> <p>8. Water</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mer 2e 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. <p>Wat betekent "beperkt hogere waterstanden"? Oude bomen zijn gevoelig voor hogere waterstanden en het gaat hier om een permanente toestand, ts er onderzoek gedaan naar die hogere waterstanden ?</p> <p>Zo nee, dan moet dit onderzoek er alsnog komen.</p> <p>Zo ja, dan vragen wij hierbij dat onderzoek op- WOB verzoek.</p> <ul style="list-style-type: none"> • In bijlage 3 van deelrapport Water van de MER 2e 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. 	<p>In het kader van de WOB procedure is uw WOB verzoek afgehandeld. Het onderzoek waar u naar vraagt is niet uitgevoerd in het kader van project Ring Utrecht.</p> <p>Voor wat betreft de watergang die ten noorden van Amelisweerd verdwijnt: de huidige watergang komt ook uit op de Kromme Rijn, dus voor de waterkwaliteit Kromme Rijn is er geen verschil. De watergang is niet bedoeld om afstromend wegwater af te voeren maar voor de interne waterhuishouding van het gebied Maarschalkerweerd.</p>
<p>10</p> <p>9. Water, folie en risico's</p> <p>De MER T fase stelt over deelgebied 3: "Er vindt geen grootschalige beïnvloeding plaats van de grondwaterstanden". Geen vernatting, geen verdroging etc.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>In de milieu-effectrapportage, hoofdstuk deelrapport Water, zijn de effecten van de eindsituatie in beeld gebracht, conform de vastgestelde systematiek van een milieu-effectrapportage. De effecten</p>

<p>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 steufmethode: 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.</p> <p>Ook valt er nog best wat aan te merken op het risicorapport volgens deskundigen die wij hebben geraadpleegd.</p> <p>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.</p> <p>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, AIS met haperende Botlekbrug, Noord-Zuid lijn.</p> <p>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 SOM? 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.</p> <p>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?</p> <p>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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 tang genoeg is om een realistisch beeld te geven. Dus lang, want de bouwperiode is tang. 4. Dat de (combinatie) van technieken het gehete traject dekt en 5. dat de overgangen van de ene naar de andere techniek (fysiek) letterlijk waterdicht kunnen worden uitgevoerd. 	<p>van de bouwperiode staan beschreven in hoofdstuk 16 van de milieu-effectrapportage. De rapportages over de folie en de bouwmethodes zijn gepubliceerd op ikgaverder.nl. Er is geen reden om aan te nemen dat deze rapportage niet juist is. In deze zienswijze wordt aangegeven dat deze inspreker nadere deskundigeninformatie heeft over het risicorapport, deze informatie is niet bekend. Het wordt op prijs gesteld als de inspreker deze aanvullende informatie verstrekt aan het project zodat deze beschouwd kan worden.</p>
<p>11 10. Onderdoorgangen, barrièrewerking, invloed van knp Rijnsweerd</p> <p>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 weggelopen 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 snelweg wordt zo vergroot.</p> <p>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</p>	<p>De hoge kruising van de A28 in het knooppunt Rijnsweerd is in overleg met de omgeving gekozen op basis van een variantenstudie. Hieruit bleek dat het voor de geluidsoverlast niet uitmaakt of een hoge of lage kruising werd gekozen. Bij beide varianten was het mogelijk zodanige geluidmaatregelen te treffen dat voldaan kan worden aan de normen van de wet. De hoge ligging maakte het daarentegen wel mogelijk om de toegang van de Uithof via de Archimedeslaan op maaiveldniveau te handhaven. De zichtbaarheid van het knooppunt vanaf de woonwijk wordt beperkt door de tussenliggende kantoorbebouwing.</p> <p>In het milieu-effectrapport tweede fase (deelrapport ruimte en ruimtelijke kwaliteit) is de landschappelijke impact van het knooppunt Rijnsweerd onderzocht. Uitzicht vanuit de wijken naar</p>

	<p>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-niveau'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</p>	<p>het knooppunt is meegewogen in deze beoordeling. In dit rapport is te lezen dat in en rond het knooppunt Rijnsweerd veel beplanting staat, wat de weg vanuit de omgeving gezien grotendeels uit het zicht houdt. Daardoor is de invloed van het knooppunt en de aansluitende wegen op de belevingswaarde van het landschap beperkt.</p> <p>Naar de effecten van het project op recreatie en de sociale veiligheid van onderdoorgangen zijn onderzocht en hebben meegewogen bij de besluitvorming. De beoordeling neemt in beschouwing dat er op diverse locaties nadelige effecten zijn op de ruimtelijke kwaliteit. In het project zijn daarentegen diverse maatregelen opgenomen om die ruimtelijke kwaliteit en de beleving van de ruimtelijke inrichting te verbeteren. De Groene Verbinding is opgenomen als een verbetering van de landschappelijke structuur aan weerszijden van de A27, deze verbetering komt ten goede aan het recreatieve gebruik van Amelisweerd en de omliggende gebieden.</p> <p>Voor een aantal onderdoorgangen zijn maatregelen in het tracébesluit opgenomen ter mitigatie van het effect van de grotere lengte. Bij de onderdoorgang Kromme Rijn en de Weg tot de Wetenschap wordt de onderdoorgang naast langer ook breder gemaakt zodat de onderdoorgangen ruimer en overzichtelijker worden. Ook wordt bij diverse onderdoorgangen bij de vormgeving aandacht besteed aan een goede verlichting. Bij de Waijensedijk wordt in de onderdoorgang beter doorzicht door de hele onderdoorgang geboden door een verlegging van het fietspad.</p>
12	<p>11.Verkeer</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. 	<p>De snelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in het tracébesluit. Dit betreft een maximumsnelheid van 100 km/uur op de A27, behalve 120 km/uur op het gedeelte boven Utrecht noord. Op de A12 geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur op de hoofdbaan en 80 km/uur op de parallelbaan. Op het moment van publicatie van het tracébesluit zijn er geen plannen daarna de snelheid te veranderen. Echter, het kan niet dat in het tracébesluit bepalingen opgenomen worden die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op veranderde inzichten in te gaan. Wel zal, mocht een verandering later in overweging genomen worden, de daartoe bestemde wettelijke procedure doorlopen worden met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p>
13	<p>12.MMA- Meest Milieuvriendelijk Alternatief</p> <p>Dit is een interessant hoofdstuk van de MER 2e 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.</p> <p>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.</p> <p>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</p> <p>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?</p> <p>Ook het fileprobleem bij de Uithof wordt niet opgelost. De oorzaak is vooral dat het probleem daar</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p> <p>Bij de invulling van het MMA in het milieu-effectrapport tweede fase is het advies gevolgd van de Commissie m.e.r. over het opstellen van het MMA. Zij hebben zich zoals deze inspreker voorstelt gebogen over het MMA in de tweede fase en geven in hun eindoordeel aan dat de effecten van het MMA goed zijn onderzocht en beoordeeld.</p>

	<p>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 drukkere flessenhalsen. De stad loopt dicht. Dit zijn geen rationele oplossingen voor een verkeersprobleem, het is denken in vicieuze cirkels. Iedere oplossing creëert nieuwe problemen.</p>	
14	<p>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.</p> <p>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 waterlekage? 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.</p> <p>3. Verkeer tijdens de bouw Citaat uit MER T 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).</p> <p>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</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p> <p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft.</p> <p>De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels. Nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaar rond beschermd. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of er beschermde vogelsoorten broeden. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen.</p>

		<p>atletiekvereniging te voorkomen. In voorwaarden voor aannemer opnemen.</p> <p>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.</p> <p>4. Bouwhinder</p> <p>a) Geluid en trillingen.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>d) Normale werktijden voorkomen ook lichthinder.</p>	
ZWE-00097	1	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.
	4	De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.	Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.
	5	Volgens het deelrapport lucht bevat het rekenmodel zoveel mogelijk emissies van praktijktesten. Een medewerker van RWS vertelde ons op de informatieavond van 17 mei dat er nog veel factoren van TNO-rollenbanktesten werden gebruikt in het luchtmodel, onder andere in de basismonitoringgegevens van de Emissieregistratie. Zijn dit volgens de Minister ook praktijktesten?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.
	8	Ik maak ernstig bezwaar tegen het kappen van vele bomen in het recreatiepark De Voorveldse Polder. Door een soort domino-effect als gevolg van een extra rijstrook, die weer leidt tot het opschuiven van de afrit en de noodzaak van waterberging ter compensatie is de aanslag bijzonder groot. Nut en noodzaak hiervan is niet aangetoond.	De extra rijstrook op de westelijke hoofdrijbaan van de A27 heeft slechts over een relatief beperkte lengte invloed op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder, namelijk alleen ter plaatse van het puntstuk (aansluiting toerit op parallelrijbaan). Daarnaast wordt langs de toerit een vluchtstrook aangelegd die noodzakelijk is vanuit oogpunt van verkeersveiligheid. Deze vluchtstrook heeft impact op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder. Dit effect is niet te vermijden binnen de doelstellingen van het project. Mede naar aanleiding van deze zienswijze is het ruimtebeslag in het recreatiepark aangepast door het verleggen van de geplande waterberging. Hierdoor kunnen meer bomen gehandhaafd blijven. In de Nota van Wijzigingen is dit toegelicht.

ZWE-00098	<p>1 Als bewoner van Utrecht geniet ik al jaren van Amelisweerd als uitloopgebied van de stad. Ondanks dat we wel last hebben van de slechte luchtkwaliteit in de stad en het verdwijnen van veel groen door de aanleg van de busbaan Kruisvaart en de aanleg van het Kruisvaartkwartier, zijn we tot nu toe tevreden bewoners, juist ook omdat Utrecht zo mooi ligt en we vanuit de Dichterswijk zo fijn richting Amelisweerd kunnen fietsen. Misschien dat het tijd wordt om de natuur in Nederland centraal te stellen, en niet alleen de autokilometers van een beperkt aantal mensen, dat wrs hier niet eens woont. De jonge generatie heeft dit door: over een aantal jaren zullen er minder auto's op de weg komen. Jongeren willen geen auto meer, omdat het slecht is voor milieu en het klimaat. Alles gaat digitaal, via de digitale snelweg. Erg kortzichtig en weinig wendbaar om dit megalomane project dat destructief is voor de leefomgeving van vele Utrechters, door te zetten.</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoeslag gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van de ecologische hoofdstructuur (EHS), als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat, de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het milieu-effectrapport tweede fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigend stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p>
	<p>3 In de file top 50 staan slechts enkele files die dit project zou moeten oplossen. Het ergert mij dat u zich zo druk maakt om een paar procenten van de totale filedruk in Nederland. Verder merk ik op dat de files blijven, ook met dit project. Dat rekent u zelfs gewoon zelf uit. Maar bovendien valt op dat de files die u met dit project zoudt willen verminderen, niet speciaal opvallen in de file top 50. U steekt heel veel geld in een relatief klein probleem, en lost dan dat probleem niet eens op. Ik vind het onbetamelijk dat u ons geld en de tijd van ambtenaren en politici, maar ook de onze, als belastingbetaler, zódanig verspilt. Dat is niet iets om als kabinet trots op te zijn.</p>	<p>In de file top 50 staan verschillende deeltrajecten die onderdeel zijn van de Ring Utrecht. Een van de twee doelstellingen van het project is om de doorstroming op de Ring Utrecht A27/A12 te laten voldoen aan de streefwaarde 2 uit de Nota Mobiliteit, op een verkeersveilige manier. Het doel van dit project is overigens niet dat alle files worden opgelost, maar dat de doorstroming verbetert. Bij een streefwaarde van 1,0 is er geen sprake meer van file. De ring verbetert de doorstroming maar voorkomt niet alle vertragingen op de ring. Er wordt een mate van vertraging geaccepteerd, omdat voor het volledig oplossen van de files het ruimtegebruik en de benodigde financiële middelen te groot zijn. In het milieueffectrapport is aangetoond dat de doorstroming per saldo verbetert.</p>
	<p>4 De verbreding van de bak in Amelisweerd is bovendien totaal overbodig. Binnen de bak passen 2 maal 6 rijstroken. De uitvoering wordt een stuk goedkoper en er is veel minder risico op beschadiging van het vlies. Voor de verkeersveiligheid is het verstandig om 80 km/u max in te voeren. Dat heeft tevens vele andere voordelen (nog betere doorstroming, minder uitstoot van fijnstof en geluid, enzovoort). De bouwactiviteiten naast de bak bij Nieuw Amelisweerd leiden naar te vreezen valt tot verschuivingen in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen aldaar. U moet in het uiteindelijke TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur en 2x6 rijstroken).</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onderzocht of bij het hanteren van een snelheid van 80 km/uur een ontwerp mogelijk is waarbij de Bak Amelisweerd niet verbreed hoeft te worden. De conclusie is dat dit niet op een verkeersveilige manier mogelijk is. De commissie Schoof heeft in haar rapport "besluitvorming verbreding A27: de Bak in Amelisweerd"(maart 2013) dit bevestigd. Voor een uitgebreide toelichting, zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016)</p>
	<p>6 Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.</p>	<p>De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken</p>

		over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.
7	Dieselgate heeft duidelijk gemaakt dat ook nieuwe auto's veel NOx uitstoten. In vele gebieden, waaronder Natura 2000, is nu al de stikstofdepositie te hoog. De PAS gaat dat niet oplossen, maar intussen verhoogt dit project wel de depositie daar. Om die reden mag het project niet doorgaan. Eerst moet u de naam Natura 2000 maar waar maken.	De recent in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.
8	Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.
11	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.	Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermde Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit. Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl .
14	Normoverschrijdingen zijn volgens de MER niet te verwachten. Wel nemen de totale emissies volgens de effectanalyse (paragraaf 8.3) in totaal met tegen 4% toe (OTB tov autonoom). Uit tabel 8.4 blijkt echter dat voor elk deelgebied de percentages veel hoger liggen. Hoe kan dan de stijging in het totale plangebied op minder dan 4% uitkomen? Hoeveel bedragen de toenames van het OTB ten opzichte van de huidige situatie? Waarschijnlijk worden de modellen net zo lang bewerkt totdat de juiste uitkomsten eruit komen, en, als de snelweg er dan ligt en de uitstoot blijkt in de praktijk veel hoger te liggen, is het leed al geleden.	De aangehaalde tabel 8.4 geeft aan dat de emissies per deelgebied stijgen met 4 tot 8%. Het juridisch voorgeschreven studiegebied voor luchtkwaliteit, vanaf de voorafgaande tot en met de eerstvolgende aansluiting op de wegaanpassing, is echter groter dan het totaal van de vier deelgebieden (het plangebied). In het studiegebied buiten het plangebied is de toename van de emissie veel geringer, waardoor de toename in het gehele studiegebied kleiner is dan 4%. In hoofdstuk 8 van het milieueffectrapport worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030, na realisatie van het project, sprake van een afname. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Na realisatie van het project (2026) zal door de jaarlijkse monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) getoetst worden aan de dan geldende normen. Indien de dan geldende normen worden overschreden zullen extra maatregelen worden genomen.

ZWE-00099	<p>2</p> <p>Meer problemen voor wijkbewoners tijdens de bouwtijd</p> <p>In het OTB is over de te verwachten overlast tijdens de bouwperiode niets te vinden. Toch is het niet moeilijk om te bedenken dat tijdens de lange bouwperiode een aantal problemen zal optreden: meer geluidsoverlast door de bouwwerkzaamheden en door de te verwachten files. meer verkeersopstoppingen: ook dit is volgens mijn nog niet onderzocht of uitgewerkt, maar het is te verwachten dat gedurende de bouwperiode er meer files zullen zijn. Omleidingen of sluiptverkeer via de Waterlinieweg levert zeer waarschijnlijk op dat Lunetten dan aan alle zijden te maken heeft met files in de spits gedurende de bouwperiode. Ook bij het gebruik maken van de fiets, dat gelukkig door lagere en hogere overheden wordt gestimuleerd, zal de bewoner of forens met overlast te maken hebben: omleggingen, routes die niet meer te gebruiken zijn, meer kans op verkeersongelukken tijdens de bouwperiode. Voor mijzelf gaat het heel concreet om de route die ik dagelijks naar Zeist vanuit Lunetten neem met de fiets. Die gaat dwars over het bouwtracé: daar zal ik gedurende meerdere jaren te maken krijgen met deze problemen. Daarmee komt er een scenario in zicht waarin we in Lunetten opgesloten zitten tussen files van auto's terwijl alternatief vervoer ook tegen zijn grenzen oploopt.</p> <p>slechtere luchtkwaliteit tijdens de bouwtijd: niet allen vanwege de te verwachten extra files, maar ook vanwege het zware bouw materiaal is er te verwachten dat de luchtkwaliteit gedurende de lange bouwperiode flink verslechterd. En dat voor een gebied dat al tot de slechtst gebieden van het land behoort.</p> <p>Wellicht zegt u als antwoord hierop dat het feit dat er tijdens de bouwtijd meer overlast is te billijken is doordat het resultaat belangrijker is dan de overlast tijdens de bouwtijd. Zelfs als het OTB Ring Utrecht inderdaad belangrijke problemen duurzaam zou oplossen – wat maar zeer de vraag is, zie verder – dan nog vraag ik u met klem af te zien van het OTB vanwege de lange duur van deze overlast. Het valt namelijk precies in de periode waarin ik zelf jonge kinderen heb. Mijn oudste dochter is nu 9, mijn jongste is 2. Als de bouwperiode in 2018 begint en in 2026 is afgerond – wat maar zeer de vraag is vanwege de risico's – hebben mijn kinderen juist in deze zo kritische periode van hun leven meer last van geluidsoverlast en wat nog veel erger is slechtere luchtkwaliteit.</p> <p>Heel concreet is de vraag om goed onderzoek te doen naar de te verwachten overlast tijdens de gehele bouwperiode, inclusief de mogelijke vertragingen in een worst case scenario, om te kijken of die overlast wel past in wetten die normaal gesproken van toepassing zijn rondom geluidsnormen, verkeersoverlast en luchtkwaliteit. Mijns inziens geeft het geen pas om de normale normen en wetten opzij te zetten gedurende de bouwperiode, omdat er van zo'n lange periode van bouwen wordt uitgegaan.</p> <p>In de (politieke) afweging om het wel of niet te doen zou deze overlast tijdens de bouwperiode ook nadrukkelijk mee moeten worden genomen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbesteding en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p> <p>Het hoofdstuk 16 van het milieueffectrapport gaat over de effecten tijdens de werkzaamheden. Sluipverkeer tijdens de bouwperiode is een aandachtspunt die meegenomen wordt in de plannen om de hinder tijdens de bouw zoveel mogelijk te beperken.</p>
	<p>3</p> <p>Er is een aantal risico's tijdens de bouwperiode waar mijns inziens te weinig onderzoek naar is gedaan, terwijl die voor omwonenden grote gevolgen kunnen hebben: allereerst gaat het om de mogelijke beschadiging van het vlies aan de A27: het vlies is ook erkend in de OTB als risico. Maar er is niet goed uitgezocht wat die gevolgen kunnen zijn voor wijk, stad en land en hoe die kunnen worden voorkomen. Als bij de werkzaamheden het vlies wordt beschadigd wordt de regio onbereikbaar. In het definitieve tracébesluit moet worden ingegaan op dit risico en op welke maatregelen u treft in die situatie. Zonder goed Plan B mag u niet tot uitvoering van dit project overgaan.</p> <p>Mogelijke verzakkingen van huizen door bouwen en verandering van grondwaterpeil. Is dat goed in kaart gebracht? Is er een regeling voor schadeafhandeling?</p> <p>Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving.</p> <p>Daarnaast is er het financiële risico van een megaproject, waarvan de baten volgens meerdere onderzoeken niet of nauwelijks opwegen tegen de kosten. Zeker als in de kosten de mogelijke risico's van vertraging, beschadiging vlies en andere worden meegenomen.</p> <p>Mijns inziens is het onverantwoord om door te gaan met de voorbereiding als risico's van het bouwen voor de omgeving niet afdoende zijn onderzocht. Daarnaast is het nog maar de vragen of</p>	<p>Er bestaat een kans dat door werkzaamheden aan de Ring Utrecht schade ontstaat aan eigendommen van derden. Aan de hand van de voorgenomen werkzaamheden wordt een invloedsgebied in kaart gebracht. Binnen dit gebied worden – vóór aanvang van de werkzaamheden – bouwkundige vooropnamen uitgevoerd aan objecten, installaties of landbouwgronden. De vooropnamerapporten worden aan de eigenaren verstrekt en gebruikt om te beoordelen of er een verband bestaat tussen schade en de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Aangewezen objecten, installaties of landbouwgronden zullen worden gemonitord tijdens de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Indien er volgens een benadeelde schade is ontstaan als gevolg van de werkzaamheden dan kan deze een verzoek om schadevergoeding indienen.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>

	<p>de risico's opwegen tegen het laten bestaan van de huidige situatie en/of andere varianten van het aanpassen van de A27 en A12.</p>	
4	<p>Voor een zeer onzeker resultaat</p> <p>Al deze risico's en overlast wegen mijns inziens niet op tegen het resultaat van dit project: Naast de voor altijd vernietigde natuur in de omgeving, de aantasting van de leefbaarheid, de mogelijke risico's voor permanente schade aan omgeving door het bouwen is er volgens uw berekeningen door de maatregelen een relatief betere doorstroming. Echter: nog steeds staan in veel gevallen de snelwegen vast... een permanente en duurzame oplossing waarin er geen files meer staan is onmogelijk blijikbaar.</p> <p>De berekeningen t.a.v. het verwachte resultaat lijken gebaseerd op een groeiscenario waarvan het nog maar zeer de vraag is of het gehaald gaat worden. Wat ik begrijp van de onderzoeken die daar in eerder stadium naar zijn gemaakt is dat er nog onvoldoende onderzoek is gedaan naar alternatieven. Ik denk bijvoorbeeld aan het onderzoek van CPB: http://www.cpb.nl/persbericht/3214634/uitstel-verbreding-a27a12-ring-utrecht-beste-optie. Daarnaast heeft recent onderzoek laten zien dat de tegenwoordig beter kan worden onderzocht hoe andere verkeersmaatregelen dan meer asfalt effect hebben op de doorstroming. Het zou aanbevelenswaardig zijn om juist in een project in zo'n dichtbevolkt gebied met zulke risico's eerst met de nieuwste methoden te onderzoeken of andere maatregelen een vergelijkbaar effect kunnen hebben tegen veel minder kosten.</p> <p>Daarnaast is het ook door recente maatregelen van de gemeente Utrecht duidelijk dat veel verkeersopstoppingen binnen de stad voorkomen. Dat schijnt meer tijd te kosten dan de files op de snelwegen. Het verdient nader onderzoek of in samenwerking met provincie en gemeente (die al een interessant beleid heeft op het gebied van ontmoediging van autogebruik) daar geen aanvullende maatregelen mogelijk zijn die de doorstroming op alle wegen kunnen verbeteren, in combinatie met maatregelen zonder verbreding van wegen.</p> <p>Ook u kent de onderzoeken (zoals recent het CPB in mei 2016: http://www.cpb.nl/persbericht/meer-wegen-en-spoor-veelal-niet-rendabel) die stellen dat verbreding van wegen geen permanente duurzame nog rendabele oplossing is voor files en daarmee verbonden problemen, maar dat het slechts een tijdelijke oplossing.</p> <p>Dit alles maakt de vraag relevant of deze oplossing daadwerkelijk duurzaam is. Gezien de nieuwe recente onderzoeken op dit gebied, de onzekerheid over de invloed van innovaties die er nog aan gaan komen en de weerstand tegen de uitbreiding blijft de conclusie van het CPB in 2014 staan: uitstel op dit moment en beter onderzoek doen naar gevolgen en alternatieven is een betere investering dan minimaal 1.1 miljard stoppen in een project dat toch niet het gewenste duurzame resultaat biedt.</p> <p>Als we uitgaan van het groeiscenario waar u vanuit gaat is het overigens ook onzinnig, omdat het hele circus waarschijnlijk na 25-30 jaar weer aan opnieuw van start gaat. Dat leidt tot de simpele vraag: waar ligt de grens? Dat is een politieke vraag wellicht, maar voor de burgers in de omgeving is het duidelijk: de grens is bereikt.</p> <p>Ik verzoek u bovenstaande zienswijzen in acht te nemen om daarop gebaseerd het OTB te verbeteren.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer, hoofdstuk 8.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.3 verschuiven van knelpunten).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Het beleid van de gemeente Utrecht is beschreven in het ambitiedocument 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar' (UAB) (gemeente Utrecht, januari 2012) en verder uitgewerkt in het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB), Mobiliteitsplan Utrecht 2025 (gemeente Utrecht mei 2016). In de onderzoeken voor het tracébesluit Ring Utrecht is rekening gehouden met UAB-maatregelen waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden. Dit betekent bijvoorbeeld dat de onderzoeken in het deelrapport Verkeer rekening houden met de afwaardering van de Cartesiusweg en 't Goylaan naar een enkelstrooks profiel. In eerdere fasen van het project (trechterstappen, fase 2a) is UAB meegenomen als gevoeligheidsanalyse in het verkeersonderzoek.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (advies centraal planbureau).</p> <p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit zoals nu voorligt. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 - 2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten over de lange termijn ontwikkelingen op het terrein van verkeer en vervoer in Nederland gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Ook in eerdere fasen van de planuitwerking is steeds rekening gehouden met de meest recente inzichten. Voor meer informatie over de</p>

			<p>modelinstellingen en de kwaliteit van het gehanteerde verkeersmodel NRM zie bijlage A en B van het deelrapport Verkeer. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r..</p>
ZWE-00100	1	<p>Nog steeds waart het spook van hoofdingenieur Rijkswaterstaat ir. Anton Mussert door Utrecht. Ditmaal dreigen grote delen van de Utrechtse bevolking die aan de stadsranden wonen het slachtoffer te worden van een chemisch-biologische wurggreep van lawaai en fijnstof, veroorzaakt door een beleid verhuld achter een metafoor, "De Ring". Maar in feite is er sprake is van een omsingelende verstikking, het verder aantrekken met een "Wurgtouw", wat leidt tot een drastische verkorting van de levensverwachting in de stad. En curieus genoeg zijn er politieke aanhangers van zulk een verstikkend beleid: asfaltaanbidders, "AA's", willen meer asfalt, terwijl "Eco's" het verkeer tussen de wijken willen omleiden over juist dat extra asfalt langs de stadsranden. De extremen raken elkaar.</p> <p>Als Aktiegroep Verontruste Volkstuinders (AVV) op ATV Stadion aan de Oostbroekselaan weten we waarover we praten: over honderden meters zullen wij, langdurige openlucht recreanten, worden blootgesteld aan luchtvervuiling, verlies van tuinen en minstens acht jaar bouwhinder. Aanvankelijk zijn volkstuinders zelfs jarenlang helemaal "vergeten" bij informatie- en inspraakavonden. Een reden temeer om rond de OTB van A27-Utrecht onze zienswijze te formuleren over punten die niet de algemene aandacht kregen van overheden en critici. Wij zijn overigens verheugd dat inmiddels een (grote) meerderheid van Provinciale Staten en de Utrechtse Gemeenteraad wegverbreding en reconstructie van viaducten en knooppunten onnodig vinden. De gemeenteraad veroordeelt de OTB als onnodig, te duur, een aantasting van natuurgebied en ons gehoor. De provincie oordeelt dat het economisch nut niet is aangetoond.</p>	<p>In de NSL monitoringstool zijn de toetspunten, de locaties vanaf de weg waar aan de luchtnormen wordt voldaan, te zien. De toetspunten ter hoogte van de volkstuinten, liggen aan de rand van de volkstuinten aan de wegzijde. Hierdoor wordt worst case getoetst.</p> <p>Uit het MER (zie hoofdstuk 8) blijkt dat alle gevoelige bestemmingen binnen het studiegebied, waaronder ook de volkstuinten, een toe- of afname hebben van de concentratie stikstofdioxide van minder dan 1,2 µg/m³ en van fijnstof PM10 van minder dan 0,4 µg/m³. Het effect van het project is daarmee gering en voldoet ruim aan de Europese normen.</p> <p>Daarnaast zorgen de Europese maatregelen zoals de voortdurende aanscherping van de Europese emissie eisen ervoor dat nieuwe personenauto's en vrachtauto's schoner zijn dan oudere voertuigen.</p> <p>Ten opzichte van de huidige situatie is dan ook sprake van een afname van concentratiewaarden na realisatie van het project. De verontreiniging van groenten, fruit, of tuinen zal na realisatie van het project daardoor lager zijn dan in de huidige situatie. Overigens zijn de concentratie stikstofdioxide en fijnstof in de huidige situatie niet zodanig dat deze belemmerend zijn voor een fysieke activiteit als tuinieren.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Er is in het ontwerpproces zorgvuldig gekeken naar het ruimtebeslag ten hoogte van de volkstuinten. Er is getracht de impact zo minimaal mogelijk te houden, maar er kan niet worden voorkomen dat er een aantal tuinen wordt geraakt. Hierover is regelmatig overleg geweest met het bestuur van ATV stadion. Rijkswaterstaat blijft graag in overleg met het bestuur van ATV Stadion over de wijze van compensatie. Dit kan door te zoeken naar mogelijke alternatieve locaties voor de tuinen, danwel een financiële schadeloosstelling. Dit laatste wordt gebaseerd op de onteigeningswet en de hierop gevormde jurisprudentie.</p> <p>In hoofdstuk 8 van de milieu-effectrapportage worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Alle gevoelige bestemmingen, waaronder ook de volkstuinten, binnen het studiegebied hebben een toe- of afname van de concentratie stikstofdioxide van minder dan 1,2 µg/m³ en een toe- of afname van de concentratie fijn stof van minder dan 0,4 µg/m³. Het effect van het project is daarmee gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een afname van concentratiewaarden na realisatie, vanwege de afname van de achtergrondconcentraties. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit.</p> <p>Nu bijna overal in Nederland de Europese normen worden gehaald wordt het landelijk beleid meer gericht op maximale gezondheidswinst in plaats van lokale knelpunten. De Europese bronmaatregelen zijn momenteel het meest kosteneffectief om de luchtkwaliteit te verbeteren.</p> <p>Om het wagenpark de komende jaren schoner te krijgen wordt de toepassing van minder milieubelastende brandstoffen zoals waterstof en de verdere ontwikkeling van elektrische voertuigen gestimuleerd. De Gezondheidsraad is gevraagd te adviseren over hoe gezondheid meer centraal te stellen in het luchtkwaliteitsbeleid.</p>
	2	<p>Het terrein van ATV Stadion valt als geheel binnen het plangebied en komt daarom in aanmerking voor materiële en immateriële compensatieregelingen. Individueel of in georganiseerd verband kunnen volkstuinders hun zienswijze en later hun bezwaarschrift indienen.</p>	<p>In de voorbereiding van het ontwerp-tracébesluit heeft regelmatig overleg met uw vereniging plaatsgevonden over de inpassing van de weg langs de volkstuinten. In afstemming met de gemeente wordt de beschikbaarheid van compenserende locaties nader onderzocht. Indien compensatie in oppervlakte niet kan worden gerealiseerd worden betrokkenen financieel gecompenseerd. Dit laatste wordt gebaseerd op de onteigeningswet en de hierop gevormde jurisprudentie.</p>
	9		<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p>

	<p>De toename van de luchtvervuiling tijdens en na de werkzaamheden vormt voor alle volkstuinders een bron van grote zorg. Met name de structurele toename van het fijnstof PM2,5 met max. 5% zal ons tuinders - en ook vele wandelaars - sluipenderwijs grote lichamelijke schade toebrengen. Hiernaar verwijzen ook rapporten van RIVM en de Utrechtse universiteit. De luchtkwaliteit gaat bij oostelijke en zuidelijke wind sterk achteruit, mede door extra verkeer op de nieuwe afritten en het knooppunt Rijnsweerd met in vier lagen elkaar kruisende wegen en viaducten. Fijnstof zal op den duur oplopen tot rond 13mg/m³ PM2,5. Daarbij is de afname NO2 voornamelijk fictief want afhankelijk van "autonome ontwikkeling", de auto-industrie. Onverlet blijft echter de kritiek hierop dat meer auto's zonder meer betekent meer banden, bewegende autodelen en stof, elementen van fijnstof.</p> <p>In de deelgebieden 1,2 en 4 zal wat betreft luchtvervuiling een "verschuiving in concentratieklasse" PM2,5 plaatsvinden tot 5% extra belasting. Dat betekent voor ons volkstuincomplex (gebied 2) dat het zuidelijk gedeelte vanaf de tuinwinkel qua verwachte fijnstofbelasting van 12-12,5 mg/PM2,5 boven de WHO-norm komt, terwijl voor het noordelijk deel de belasting wat geringer zou worden, 11,5-12 mg/PM2,5. In het OTB wordt verder geen melding gemaakt van gemeentelijke plannen om verkeer tussen Utrechtse wijken om te leiden via de "Ring" waaronder dus ook de A27 en de WateHiniweg. De PM-toename zal dus waarschijnlijk groter zijn dan aangegeven in RWS-dossier.</p> <p>Wat betreft de luchtvervuiling valt verder op te merken dat volkstuinders vaker direct worden blootgesteld aan fijnstof, CO2 en NO2 omdat de stoffen vanuit de verdiepte afrit langs het complex vrijwel direct worden ingeademd, ongeacht windrichting en ondanks de voorziene te lage geluidswal.</p> <p>Verder nemen de emissies in het algemeen toe met 3,9-7,8% door de nieuwe grootschalige achtergrondconcentraties ten opzichte van de autonome situatie door toedoen van het extra verkeer op de twee extra rijstroken ("bypasses") van de A27 langs de volkstuinen.</p>	<p>Het is juist dat de concentraties van PM2,5 in het volkstuinencomplex boven de normen van de World Health Organisation (WHO) liggen. Dat is ook nu al aan de orde; het project Ring Utrecht heeft daar weinig tot geen invloed op. De WHO-norm is echter geen norm waarin wettelijk getoetst moet worden. En de concentraties liggen circa 50% lager dan de wettelijke normen waaraan getoetst moet worden.</p> <p>De gemeentelijke plannen rondom Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen zijn bekend. Voor een groot deel van deze plannen geldt dat er nog geen besluitvorming over is, omdat ze nog nader uitgewerkt moeten worden. Plannen die wel uitgewerkt zijn, en waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden, zijn waar mogelijk in de verkeerskundige berekeningen en analyses voor de Planstudie Ring Utrecht meegenomen.</p>
11	<p>Ernstiger is het feit dat RWS voor het weggedeelte langs ATV Stadion geluidsschermen plant van maximaal 2 meter hoog, terwijl elders in deelgebied-2 en het traject de schermen hoger zijn tot wel 12 meter. Gezien het directe omgevingscontact tussen snelweg en volkstuinen zijn hogere geluidsschermen nodig, liefst zodanig gemonteerd dat er ook zonnepanelen op kunnen worden geplaatst. Het OTB vermeldt verder niet wat de kwaliteit van deze schermen zal zijn. Gelet op de Flora en Faunawet mogen er vanwege vogelslachtoffers geen transparante schermen staan rond natuurgebieden en tuinparken.</p> <p>Ronduit cynisch is de opmerking in deeldossier Geluidshinder (dossier 16, p. 81) dat de geluidshinder, ondanks 40.000 autobewegingen per dag, eigenlijk niet toeneemt omdat er maar weinig mensen direct wonen langs de A27 en rond Knooppunt Rijnsweerd. Dit is bijna beledigend voor de rond twintig omwonenden en de 130 langdurig werkzame volkstuinders.</p>	<p>Zoals in de beantwoording bij het voorgaande punt van uw zienswijze al is aangegeven, zal de geluidbelasting met het project Ring Utrecht niet hoger worden dan op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. Dit is een gevolg van de doelmatige geluidbeperkende maatregelen die worden getroffen: een stiller wegdek op de A27 en nieuw te plaatsen geluidsschermen.</p> <p>De geluidsschermen zullen ter hoogte van het volkstuinencomplex niet-doorzichtig worden uitgevoerd, bovendien moeten ze voldoen aan de eisen met betrekking tot de geluidsisolerende werking.</p> <p>U vindt het vreemd dat de geluidshinder als gevolg van het project Ring Utrecht niet toeneemt. In het 'Deelrapport geluid - rapportage ten behoeve van milieueffectrapport' is beschreven hoe het aantal gehinderden en het akoestisch ruimtebeslag zich zullen ontwikkelen met het project in 2036 ten opzichte van de huidige situatie (2016). De verklaring dat de hinder afneemt is gelegen in het feit dat er veel geluidbeperkende maatregelen worden getroffen langs de rijkswegen. Vanwege de saneringsopgave langs de A12 wordt daar met de maatregelen een geluidreductie van ca. 5 dB bereikt. Op plaatsen waar het niet doelmatig is om geluidsschermen te plaatsen, zal de geluidbelasting licht toenemen. Bij het volkstuinencomplex is dat echter niet het geval. Het totaalbeeld voor het onderzoeksgebied blijft echter dat de hinder met het project Ring Utrecht zal afnemen.</p>
ZWE-00101	<p>4 De geluidsschermen langs de boven maaiveld gelegen fly-overs van Verkeersplein Rijnsweerd, Lunetten en Utrecht-Noord zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd een redelijke geluidafscherming te bewerkstelligen. De schermen moeten overal minstens 4 m hoogte hebben om ook op enige honderden meters afstand van de weg de herrie flink te verlagen. Daarnaast moet geluidweersluiting tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels. Er moeten uitgebreide metingen voor en na aanleg plaatsvinden als uitbreiding van het knooppunt, in welke vorm ook, alsnog plaats vindt.</p>	<p>Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat met het maatregelenpakket zoals dat is opgenomen in het tracébesluit in Rijnsweerd en de wijken daarachter kan worden voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer. In het hoofdstuk Geluid van de Nota van Antwoord wordt nader ingegaan op de vragen en opmerkingen die in de zienswijzen zijn gesteld ten aanzien van de geluidssituatie in Rijnsweerd.</p>

7	<p>Dit project heeft een verkeersaantrekkende werking en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen. Om die reden mag u dit plan niet voortzetten. Ik stel voor dat u op de Ring Utrecht een maximum snelheid van 80 invoert. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken. Ik begrijp niet waarom de landelijke overheid zo laconiek omgaat met beschikbare en gezondheid van direct betrokkenen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur en 2x6 rijstroken).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur).</p> <p>In de toelichting op het ontwerp-tracébesluit op pagina 110 staat aangegeven waarom de verkeersveiligheid verbetert ondanks het feit dat er meer verkeer op het Hoofdwegennet zal gaan rijden.</p> <p>De ring Utrecht vervult voor regionaal en landelijk verkeer een belangrijke schakel. Het traject A27 tussen knooppunten Lunetten en Rijsweerd kenmerkt zich door overwegend lange afstandsverkeer. Het standaard type snelweg met een bijbehorend snelheidsregime van minimaal 100 km/h is van toepassing gezien dit wegvak in een bakconstructie ligt en nadrukkelijke aanwezigheid van bebouwing, stedelijke objecten en aansluitingen ontbreken.</p>
8	<p>De groene verbinding wordt zo smal uitgevoerd dat de tunnelwet niet van toepassing is. De tunnel is ontwikkeld om aan de veiligheid van de Nederlanders te denken, en is dus niet alleen een financieel maar ook een ethisch argument. Ik mis een veiligheidsonderzoek voor een tunnel die niet een tunnelwet is. Of nog beter, verleng de tunnel tot een totale lengte van de stad Utrecht.</p>	<p>De tunnelwetgeving is gericht op een veilig gebruik van tunnels voor de gebruiker en de omgeving. De bak bij Amelisweerd valt niet onder de tunnels volgens de tunnelwet. Uiteraard zijn er andere richtlijnen waar RWS zich aan moet houden, die zorgen voor een veilige weg, ook in de bak.</p> <p>De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan.</p> <p>Uit aanwezige calamiteitenplannen blijkt dat de bestrijdbaarheid van plasbranden afhankelijk is van met name de bereikbaarheid van het incident. Een goede bereikbaarheid van de weg kan het schade-effect reduceren. De veiligheidsregio Utrecht (VRU) heeft in een overleg met RWS aangegeven, dat de wegaanpassing van het project Ring Utrecht geen belemmering vormt voor de aanrijdroutes van de hulpdiensten. Extra maatregelen zijn niet nodig.</p>
9	<p>De fijnstof uitstoot berekening is verouderd/incorrect. De daadwerkelijke uitstoot van diesel auto's is bewezen hoger (6-8x) dan meegenomen in deze berekening. Ook worden de acceptabele niveau's van luchtverontreiniging op Europees niveau tegen het licht gehouden ivm bekende wetenschappelijke studies naar gezondheidsverlies rondom snelwegen. Helaas gelden deze 'nieuwe' gedachten blijkbaar niet voor lokale bewoners van de stad Utrecht en voert financieel argumentatie daarin de boventoon. Ik wens een correcte en continue fijnstof meting op meerdere afstanden waarbij de maximaal acceptabele grenzen zonder hindering door de landelijke overheid gevolgd worden. Dit kan betekenen dat er dagen/weken zijn waarop rijbanen gesloten worden, misschien wel permanent omdat de oorspronkelijke berekening niet met de realiteit blijkt overeen te komen.</p>	<p>Onderdeel van het NSL is de jaarlijkse monitoring. Als onderdeel van de monitoring worden jaarlijks met de monitoringstool berekeningen uitgevoerd van de concentraties in het achterliggende kalenderjaar en van de prognosejaren van het NSL (2015, 2020 en 2030). Metingen zeggen alleen iets over de huidige situatie en niet over een toekomstig effect. Indien uit de monitoring blijkt dat de geplande of getroffen maatregelen niet voldoende effectief zijn, zullen er binnen het NSL extra maatregelen worden genomen om de (dreigende) normoverschrijdingen weg te nemen. In de NSL monitoring worden de concentraties fijn stof en stikstofdioxide in kaart gebracht op basis van modelberekeningen en metingen. De luchtkwaliteit in Nederland wordt continu gemeten met het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML) door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Voor een overzicht van de meetpunten zie www.rivm.nl/lml. Modelberekeningen zorgen voor een geografisch meer gedetailleerd en beter dekkend totaalbeeld van de luchtkwaliteit dan mogelijk is op basis van alleen metingen op een beperkt aantal meetlocaties. De metingen vormen een essentiële basis voor de ijking van modelberekeningen. Het RIVM stelt jaarlijks een rapportage op met de resultaten van de monitoring. Deze rapportages zijn in november/december openbaar. De rapportages van de jaarlijkse monitoring zijn te vinden op www.nsl-monitoring.nl.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>De modelberekeningen die zijn uitgevoerd ten behoeve van de milieu-effectrapportage luchtonderzoek en de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) voldoen aan de eisen die zijn vastgelegd in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007.</p>

		<p>De luchtkwaliteit in Nederland wordt continu gemeten met het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML) door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Deze nauwkeurige meting gedurende een jaar voldoet aan de Europese eisen voor het toetsen van de luchtkwaliteit aan de luchtnormen. Metingen gedurende een aantal weken voldoen niet aan de Europese eisen voor toetsing aan normen maar kunnen wel gebruikt worden voor relatieve vergelijking in de tijd en tussen locaties. Voor een overzicht van de meetpunten zie www.rivm.nl/lml. Waar mogelijk worden de meetwaarden aangevuld met, dan wel getoetst aan, metingen van regionale milieudiensten. Modelberekeningen zorgen voor een geografisch meer gedetailleerd en beter dekkend totaalbeeld van de luchtkwaliteit dan mogelijk is op basis van alleen metingen op een beperkt aantal meetlocaties. De metingen vormen ook een essentiële basis voor de ijking van modelberekeningen. Mede op basis van de RIVM meetresultaten worden de te hanteren uitgangspunten voor de rekenmodellen jaarlijks getoetst en zo nodig bijgesteld. Voor een systeem waarin de opening/sluiting van rijbanen wordt gekoppeld aan gemeten waarden ontbreekt een juridische grondslag.</p>
11	<p>Mobiliteitsberekening is verouderd. Er is geen visie op hoe zich dat de komende 15r ontwikkeld. Verbreding van snelwegen als enige reflex is volgens recent rapport iig niet zinvol. -De maximum snelheid is niet vastgesteld op 80km/u en afhankelijk van de bewezen grillen van de politiek en maximale snelheden kan de luchtverontreiniging nog significant toenemen als deze verhoogd wordt na realisatie van dit ontwerp.</p>	<p>U stelt een verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen voor door de verhoging naar 130 km/u terug te draaien en een limiet van 80 of 90 km/u op ringwegen in te stellen. Dit voorstel is niet in lijn met het kabinetsbeleid. Daarin is bepalend of de EU-grenswaarden worden gehaald. Daarnaast is het effect op de concentraties vervuilende stoffen van een snelheidsverlaging direct langs de weg beperkt. Naarmate de afstand tot de snelweg toeneemt, is dit effect bijna te verwaarlozen. Een verlaging van de snelheid zal dan ook maar een zeer beperkt effect hebben op het verbeteren van de gezondheid van bewoners in de grote steden. Een groter effect op de gezondheid van inwoners van de grote steden heeft het aanpakken van de gemeentelijke knelpunten, die vooral verder binnenstedelijk liggen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80km/uur zijn niet nodig.</p> <p>De snelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in het tracébesluit. Dit zijn een maximumsnelheid van 100 km/uur op de A27, behalve 120 km/uur op het gedeelte boven Utrecht noord. Op de A12 geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur op de hoofdbaan en 80 km/uur op de parallelbaan. Op het moment van publicatie van het tracébesluit zijn er geen plannen daarna de snelheid te veranderen. Echter, het kan niet dat in het tracébesluit bepalingen opgenomen worden die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken, het moet altijd mogelijk zijn om op veranderde inzichten in te gaan. Wel zal, mocht een verandering later in overweging genomen worden, de daartoe gerechtigde procedure doorlopen worden met de daarbij behorende mogelijkheden voor bezwaar.</p>
12	<p>Berekening van aantal extra doden in directe omgeving van snelwegen door fijnstof, berekend op verschillende afstandsniveaus tot verschillende punten op de aan te passen snelwegen, zowel voor als na aanpassing. Deze berekening dient openbaar te zijn.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>In het deelrapport Luchtkwaliteit zijn de concentraties in de autonome situatie en de projectsituatie doorgerekend. Deze concentraties leiden niet tot relevante risico's op sterfte. De gevraagde berekening is niet mogelijk.</p>
13	<p>Berekening van geluidsniveaus voor en na aanpassing snelweg. Ik verzoek een geluidsmeting dit jaar op zes willekeurige momenten laten doen bij mijn woning om die te kunnen vergelijken met de situatie na aanpassing. Mocht er een significant verschil in gemeten geluidstoename vs de vooraf bekend gemaakte geluidstoename zijn, treedt een vooraf vastgesteld aanpassingsplan in werking. Dit kan aanpassing van asfalt en geluidsschermen zijn, aanpassing aan alle woningen en/of uitkering conform NAM in Groningen.</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt nader ingegaan op de vraag waarom geluidbelastingen worden berekend en niet worden gemeten.</p>
14	<p>planschade berekening voor gezondheidsschade bewoners van omliggende wijken. Wat zijn de extra gezondheidskosten tgv de snelwegen tov een situatie zonder snelwegen en verschil in berekening 2014 tov reële situatie in 2020. Dit met medeneming van de inmiddels bekende en door overheid bewust geaccepteerde fraude met diesel uitstoot. Dit trace besluit is een politieke keuze om landelijke mobiliteit te preferen boven lokale leefbaarheid en gezondheid met acceptatie van niet</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>De jaargemiddelde concentraties van verontreinigende stoffen in de omliggende wijken veranderen door het project vrijwel niet. Er is derhalve ook vrijwel geen gezondheidsschade door een toename</p>

		correcte gegevens (daadwerkelijke fijnstof uitstoot op dit moment en bij een groeiende bevolking in de randstad/toenemend autoverkeer). Daarbij investeert deze overheid niet meer in vergroening van het autobestand en worden vervuilende autoproducenten ongemoeid gelaten. Deze keuze gaat ten koste van de gezondheid en welbevinden van de omliggende wijken.	van luchtverontreiniging. Er is geen gevalideerde methode om dit om te zetten naar nadeelcompensatie.
16	Geraakt in belang: -Gezondheid: fijnstof -Gezondheid: toename continu omgevingsgeluid -Gezondheid: afbraak buitensport gebied Rijnauwen -waardedaling huis -aantasting van natuur -Significante aantasting van enige recreatieve gebied in directe omgeving van Utrecht. -Toename (gevoel van) onveiligheid in fiets en wandelwegen onder de snelwegen door lengte van onderdoorgangen.		<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoeslag gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van de ecologische hoofdstructuur (EHS), als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen.</p> <p>Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat, de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het milieu-effectrapport tweede fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigend stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Naar de effecten van het project op recreatie en de sociale veiligheid van onderdoorgangen zijn onderzocht en hebben meegewogen bij de besluitvorming. De beoordeling neemt in beschouwing dat er op diverse locaties nadelige effecten zijn op de ruimtelijke kwaliteit. In het project zijn daarentegen diverse maatregelen opgenomen om die ruimtelijke kwaliteit en de beleving van de ruimtelijke inrichting te verbeteren. De Groene Verbinding is opgenomen als een verbetering van de landschappelijke structuur aan weerszijden van de A27, deze verbetering komt ten goede aan het recreatieve gebruik van Amelisweerd en de omliggende gebieden.</p> <p>Voor een aantal onderdoorgangen zijn maatregelen in het tracébesluit opgenomen ter mitigatie van het effect van de grotere lengte. Bij de onderdoorgang Kromme Rijn en de Weg tot de Wetenschap wordt de onderdoorgang naast langer ook breder gemaakt zodat de onderdoorgangen ruimer en overzichtelijker worden. Ook wordt bij diverse onderdoorgangen bij de vormgeving aandacht besteed aan een goede verlichting. Bij de Waijensedijk wordt in de onderdoorgang beter doorzicht door de hele onderdoorgang geboden door een verlegging van het fietspad.</p>
ZWE-00102	5	Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg.</p> <p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West.</p> <p>De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie</p>

		<p>van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd.</p> <p>Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>
6	In het OTB is geen rekening gehouden met de extra geluidsoverlast die bewoners van Voordorp-noord ervaren uit drie bronnen: namelijk de A27, de aftakking naar de Noordelijke Randweg Utrecht en de spoorlijn langs de westkant van Voordorp. Het is belangrijk dat ook voor deze Voordorpers extra geluidsmaatregelen komen, bijvoorbeeld in de vorm van een scherm langs de zuidzijde van de boog naar de NRU.	Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat met het maatregelenpakket zoals dat is opgenomen in het tracébesluit in Voordorp en de wijken daarachter kan worden voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer. In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt nader ingegaan op de vragen en opmerkingen die in de zienswijzen zijn gesteld ten aanzien van de geluidssituatie in en rondom Voordorp.
7	Dieselgate heeft duidelijk gemaakt dat ook nieuwe auto's veel NOx uitstoten. In vele gebieden, waaronder Natura 2000-gebieden, is nu al de stikstofdepositie te hoog. De PAS gaat dat niet oplossen, maar intussen verhoogt dit project wel de depositie daar!	De recent in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.
12	Er is een eenvoudige oplossing voor zowel het fileprobleem als de huidige en te verwachten luchtverontreiniging: het instellen van 80 km/u op de Ring Utrecht. Hierdoor zal de uitstoot van fijnstof en roet verminderen, zullen minder ongelukken voorkomen, is weven wel mogelijk en zijn het ontweven en de aanleg van meer rijbanen niet nodig. Hiermee kan 1,2 miljard euro bespaard worden - wie wil dat niet?! Een deel van dit bedrag kan besteed worden aan verbetering van de geluidswallen, verbetering van de luchtkwaliteit en aan maatregelen voor slimme mobiliteit. Dan kan wellicht voldaan worden aan Europese normen en aan de klimaatdoelstellingen die in Parijs zijn afgesproken door de huidige regering!	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur).</p> <p>U stelt een verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen voor door de verhoging naar 130 km/u terug te draaien en een limiet van 80 of 90 km/u op ringwegen in te stellen. Dit voorstel is niet in lijn met het kabinetsbeleid. Daarin is bepalend of de EU-grenswaarden worden gehaald. Daarnaast is het effect op de concentraties vervuulende stoffen van een snelheidsverlaging direct langs de weg beperkt. Naarmate de afstand tot de snelweg toeneemt, is dit effect bijna te verwaarlozen. Een verlaging van de snelheid zal dan ook maar een zeer beperkt effect hebben op het verbeteren van de gezondheid van bewoners in de grote steden. Een groter effect op de gezondheid van inwoners van de grote steden heeft het aanpakken van de gemeentelijke knelpunten, die vooral verder binnenstedelijk liggen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximumsnelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80km/uur zijn niet nodig.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.</p>
ZWE-00103	1. Het plan m.b.t. de verbreding van de A27 vertegenwoordigt een verdere aantasting van het toch al door eerdere verbredingen en andere verkeersmaatregelen aangetaste uit cultuur- en natuuroogpunt zeer waardevolle gebied van Nieuw Amelisweerd, Oud Amelisweerd en Rhijnauwen.	In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de aanvullende inpassingsmaatregelen die in het tracébesluit worden getroffen, die tevens een positief effect op de geluidssituatie in Amelisweerd hebben.

		<p>Er is geen tweede gebied in de drukke Randstad dat zo ongeschonden de laatste eeuwen heeft doorstaan. Door de verbreding zal dit gebied ernstig aan kwaliteit inboeten. Met name het park c.q. de Engelse landschapstuin gelegen rond het tot rijksmonument Nieuw Amelisweerd zal verder worden aangetast door gebiedsverlies, aantasting van de eeuwenoude tuinstructuur, het vellen van waardevolle oude bomen en ernstige toename van geluidsoverlast.</p> <p>2. Het gaat om een aantasting die niet kan worden gecompenseerd door het als 'bos' inrichten van hectares elders in het gebied ter compensatie. Het gaat immers niet om 'zomaar wat bos' dat kan worden vervangen door 'zomaar wat ergens anders gelegen bos', maar om een in eeuwen gegroeide parkbosstructuur rondom het rijksmonumentaal landhuis Nieuw Amelisweerd, tezamen het landgoed Nieuw Amelisweerd vormend. Een dergelijke structuur kan niet worden overgebracht of vervangen en er kan dus ook geen sprake zijn van compensatie van daaraan toegebrachte schade. Dit terwijl de overheid zich via de Monumentenwet juist verplicht heeft op te treden als beschermer van de landgoederen op de plek waar die nu zijn gesitueerd.</p> <p>3. Voor bezoekers van de landgoederen vanuit de stad Utrecht en vanuit andere steden op zoek naar cultuurhistorie, landschappelijk schoon, stilte en natuur, zullen die waarden na verbreding van de A27 in veel mindere mate aanwezig zijn dan nu het geval is. Het 'dak op de bak' waarvan sprake is, zal dit waarschijnlijk niet kunnen voorkomen. Het geluid zal zich verplaatsen naar de uiteinden en daar uitwaaiëren. Niet alleen de te verwachten toename van verkeerslawaai, maar ook de voor bezoekers zichtbare aantasting van het landschap, zal de kwaliteit van hun beleving sterk aantasten. Zo is bijvoorbeeld ook sprake van visuele vervuiling, omdat volgens de plannen het verkeersplein Rijnsweerd zo hoog zal worden als een flatgebouw van 4 of 5 verdiepingen. Dit alles is het geval in een tijd van toenemende verstedelijking en ontgroening, waardoor de behoefte van mensen aan ontspanning en stilte in een ongeschonden, oorspronkelijk landschap in de nabijheid van de eigen woonplaats alleen maar toeneemt. Het huidige plan respecteert die behoeften onvoldoende, ondanks de verdiepte aanleg met overdekking.</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de oppervlakte van het landgoed.</p> <p>De Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit is nadrukkelijk onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de Ecologische Hoofdstructuur, met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoeslag gecompenseerd. Compensatie van natuurwaarden vindt plaats binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving. Het ruimtebeslag dat het project legt op beschermde gebieden (ecologische hoofdstructuur = EHS) wordt gecompenseerd. Samen met regiopartijen (Provincie Utrecht, gemeenten, natuur behorende organisaties) is gezocht naar geschikte locaties voor de compensatie van EHS. Versteving van de bestaande EHS is daarbij een van de uitgangspunten geweest. EHS-compensatie vindt bij voorkeur plaats op gronden die daarvoor in aanmerking komen zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013-2028. Dit betekent dat EHS-compensatie buiten de bestaande EHS (maar wel daaraan grenzend) en bij voorkeur binnen de zgn. groene contour plaatsvindt.</p> <p>1. In de milieu-effectrapportage is uitvoering ingegaan op de effecten op het landgoed Amelisweerd, vanuit de aspecten natuur, recreatie en cultuurhistorie. In hoofdstuk 19 van de milieu-effectrapportage zijn de effecten beknopt samengevat. U vreest een ernstige aantasting van kwaliteit van dit gebied. Dit blijkt niet uit de uitgevoerde effectanalyse; de kwaliteiten van het gebied blijven in stand en met de Groene Verbinding wordt een nieuwe kwaliteit toegevoegd.</p> <p>2. De compensatie van het ruimtebeslag op de EHS binnen Amelisweerd wordt zoveel mogelijk in de nabijheid gecompenseerd. Omdat rekening moet worden gehouden met bestaande landschappelijke, cultuurhistorische en natuurlijke waarden kan dat niet direct aansluitend aan het bos en aan de A27. De natuurdoeltypes die worden gerealiseerd sluiten aan bij de door de provincie gewenste natuurdoeltypes voor dit gebied. Juist omdat het gaat om de aantasting van oude bomen, brengt het project meer hectares terug dan er aangetast worden (kwaliteitstoeslag).</p> <p>3. De effecten op cultuurhistorie, landschappelijk schoon, stilte en natuur zijn uitvoerig onderzocht, zie ook het antwoord onder punt 1. Er is geen sprake van een grote aantasting van deze waarden. Het plan leidt niet tot een relevante beperking in de ruimte om te ontspannen nabij uw eigen woonplaats.</p>
ZWE-00104	3	<p>Een aantrekkelijk landschap is niet alleen aangenaam voor bewoners, het is ook goed voor de economie, volgens Adriaan Geuze (Hoogleraar landschapsarchitectuur in Wageningen) en Ernst Bos (kwantitatief econoom aan het Landbouw Economisch Instituut).</p> <p>'Natuur en fraaie landschappen in en rondom grootstedelijke gebieden zijn cruciaal voor het aantrekken van hoogopgeleide, creatieve en ondernemende kenniswerkers. In wereldsteden wordt dat steeds meer onderkent.' (Ernst Bos in 'Lelijk land schrikt talent af', de Volkskrant, 18 juni 2016).</p> <p>Het lijkt me daarom in het belang van Utrecht, een stad met veel hoogopgeleide inwoners die zich profileert als 'slim, innovatief en creatief' maar ook als 'gezond en duurzaam', om een plek als Amelisweerd te behouden en te beschermen.</p>	<p>In het project Ring Utrecht is voorzien in maatregelen om de effecten op de natuur te beperken (mitigatie) en om effecten te compenseren. Deze maatregelen zijn uitvoerig toegelicht in de rapportage Natuurmitigatie en compensatieplan. Dit is een onderliggende rapportage bij het tracébesluit en bij de milieu-effectrapportage. Een voorbeeld van een mitigerende maatregel is het aanbrengen van vleermuisvriendelijke verlichting in onderdoorgangen. Voor een betere sociale veiligheid is een goed verlichte onderdoorgang noodzakelijk. Bij gewone verlichting werkt dat versturend voor de vleermuizen. met de plaatsing van zorgvuldig geplaatste vleermuisvriendelijke verlichting wordt ervoor gezorgd dat de vleermuizen ongehinderd door de onderdoorgang kunnen vliegen terwijl meteen de sociale veiligheid verbetert. Ook zijn er algemene natuurversterkende maatregelen, zoals het realiseren van natuurvriendelijke oevers. Deze komen niet voort uit de noodzaak om effecten voor een bepaalde soort te beperken, maar uit de ambitie om de algehele natuurwaarde en daarmee de biodiversiteit in het plangebied te versterken.</p> <p>Compensatie vindt plaats voor ecologische hoofdstructuur (EHS) en voor bomen, op basis van wettelijke regelingen. In het project is uitgegaan van een ruimhartige compensatie. Dit betekent dat er meer compensatie plaats vindt dan minimaal wettelijk noodzakelijk is. Dit is toegelicht in genoemd Natuurmitigatie- en compensatieplan. In de Nota van Wijziging en het tracébesluit is de EHS-compensatie verder uitgewerkt dan in het ontwerp-tracébesluit.</p>

7	Ik maak ernstig bezwaar tegen het kappen van vele bomen in het recreatiepark De Voorveldse Polder. Door een soort domino-effect als gevolg van een extra rijstrook, die weer leidt tot het opschuiven van de afrit en de noodzaak van waterberging ter compensatie is de aanslag bijzonder groot. Nut en noodzaak hiervan is niet aangetoond.	De extra rijstrook op de westelijke hoofdrijbaan van de A27 heeft slechts over een relatief beperkte lengte invloed op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder, namelijk alleen ter plaatse van het puntstuk (aansluiting toerit op parallelrijbaan). Daarnaast wordt langs de toerit een vluchtstrook aangelegd die noodzakelijk is vanuit oogpunt van verkeersveiligheid. Deze vluchtstrook heeft impact op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder. Dit effect is niet te vermijden binnen de doelstellingen van het project. Mede naar aanleiding van deze zienswijze is het ruimtebeslag in het recreatiepark aangepast door het verleggen van de geplande waterberging. Hierdoor kunnen meer bomen gehandhaafd blijven. In de Nota van Wijzigingen is dit toegelicht.
8	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
10	De landschapswal is nu een belangrijk geluidlek Amelisweerd in. Herstel is onvoldoende. De landschapswal plus de aansluitende schermen moeten overal minimaal 4 m boven wegdek hoog zijn. Wellicht dat de geluidbelasting in Amelisweerd bij wind uit NW-richtingen dan niet toeneemt ondanks de verkeerstoename en ter hoogte van het ergste lek iets afneemt (bij de overgang van wal naar scherm langs de bak).	De landschapswal bij Amelisweerd zoals die in het ontwerp-tracébesluit is opgenomen is in het tracébesluit vervangen door een landschapsscherm, zie ook de Nota van Wijzigingen. De geluidbeperkende werking van dit scherm is nu ook doorgerekend; daaruit blijkt dat de toekomstige geluidbelasting in Amelisweerd iets lager is dan de geluidbelasting die nu is toegestaan op basis van het geldende geluidproductieplafond. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 Geluid (2.5.8 geluid - Amelisweerd) een kaart opgenomen met daarop de ligging van de geluidcontouren. Hierin is deze verbetering te zien.
11	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.
17	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stressfactor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord,

			paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
ZWE-00105	6	Het is het onduidelijk welke emissiefactoren zijn gebruikt in de luchtkwaliteitsberekeningen. Zijn de prognoses gebaseerd op de schone papieren typekeuringsnormen of de veel hogere emissies van de echte tests op de weg? Hoe verloopt de vervanging van oude door nieuwe voertuigen? De penetratiegraad van schonere voertuigen in het toekomstige wagenpark kan tegenvallen doordat auto's een steeds langere levensduur bezitten (https://www.cbs.nl/nl-nieuws/2016/20/personenauto-s-steds-ouder).	In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&M bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Tabellen_grafieken/Milieu_Leefomgeving/Emissiefactoren . De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer. Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.
	7	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan EHS-compensatie (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van EHS zal plaatsvinden. In het tracébesluit is aangegeven hoeveel oppervlakte EHS hier gecompenseerd zal worden.
	9	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. De compensatie moet beter geregeld worden.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.
	10	Stop de aanleg van meer asfalt. Deze archaische oplossing past ons niet, we kunnen en moeten vooruitstrevender zijn.	Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer, hoofdstuk 8.
ZWE-00106	1	Belang Stichting Stichts Asyl voor Dieren Stichting Stichts Asyl voor Dieren (hierna dierenasiel) is gesitueerd aan de Koningsweg 141 in Utrecht. Het plangebied van het ontwerp-tracébesluit bevindt zich in directe nabijheid van het dierenasiel. Voor een overzicht van de percelen in eigendom en gebruik van het dierenasiel wordt verwezen naar bijlage I. Het dierenasiel heeft een tweetal percelen in eigendom te weten, kadastraal perceel Utrecht, O 1170 en 1154. Daarnaast maakt het dierenasiel gebruik van het perceel Utrecht, O 1268 dat in eigendom is van de gemeente Utrecht. Het dierenasiel heeft de toegangsweg in erpacht van de gemeente Utrecht en het zakelijk recht om deze gronden te gebruiken. In het dierenasiel worden honden en katten die geen onderkomen hebben tijdelijk opgevangen. In de dagelijkse praktijk betekent dit dat het dierenasiel aan alle honden en katten uit de gemeente Utrecht, die hulp nodig hebben, onderdak biedt. Dit geldt voor dieren waarvan de eigenaar onbekend is, ook als die dieren verzorging nodig hebben omdat ze bijvoorbeeld ziek of gewond zijn. Daarnaast wordt er opvang geboden aan dieren waarvan de eigenaar bewust afstand wil doen. Het dierenasiel bestaat uit een gebouw met binnenkennels, buitenkennels, buitenrennen en	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder). Tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken. Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen. Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerp-tekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijzigingen. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.

<p>speelweiden.</p> <p>De zienswijze is gericht tegen verschillende punten die betrekking hebben op de bouw- en aanlegfase. Onderstaand worden deze punten verduidelijkt. Aanwezigheid werkterrein gedurende bouw- en aanlegfase Uit kaart 9 van de situatietekeningen van het ontwerpbesluit blijkt dat 'rondom' het dierenasiel een tijdelijk werkterrein wordt aangelegd. Aan de noordzijde van het dierenasiel is het werkterrein direct tegen de perceelgrens aan geprojecteerd. Ook is het werkterrein over de toegangsweg heen geprojecteerd.</p> <p>Figuur 1 Uitsnede kaart 9 met rood omcirkeld de locatie van het dierenasiel</p> <p>Uit de verschillende stukken behorende bij het ontwerptractébesluit en het milieueffectrapport blijkt niet dat er rekening wordt gehouden met de gevolgen van dit werkterrein voor het dierenasiel. In zijn algemeenheid wordt gesteld dat er gestreefd wordt om de hinder en de beleving voor de omwonenden zoveel mogelijk te beperken. Opgemerkt wordt dat de werkzaamheden zoveel mogelijk op en vanaf de bouwterreinen zullen plaatsvinden en dat de afwegingen met betrekking tot de aanvaardbare hinder in de besluitvorming rondom de omgevings- en APV-vergunningen aan de orde zullen komen. Op dit moment biedt het ontwerptractébesluit geen enkele rechtszekerheid voor het dierenasiel dat de hinder wordt voorkomen.</p> <p style="text-align: center;">3</p> <p>Hinder Het dierenasiel maakt zich ernstige zorgen over de hinder die zij zullen ondervinden van de bouwwerkzaamheden, te meer daar deze werkzaamheden 8 jaar duren. Hierbij gaat het in ieder geval om de volgende zaken:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Slechte bereikbaarheid: het dierenasiel is op dit moment bereikbaar via een geasfalteerde toegangsweg die langs het terrein van de Rijvereniging Amelisweerd loopt en die door een ventweg wordt ontsloten op de Koningsweg. Het is belangrijk dat het dierenasiel 24 uur per dag bereikbaar is. Niet alleen overdag maar ook in de avond- en nachtperiode kunnen dieren worden afgeleverd bij het dierenasiel. Het werkterrein is nu direct over de toegangsweg heen geprojecteerd. Uit het ontwerpbesluit blijkt niet wat er met deze toegangsweg gaat gebeuren. - Geluid- en trillinghinder: een dierenasiel is in de zin van de Wet geluidhinder geen geluid-gevoelige bestemming. Echter vanwege de aanwezige dieren is het wel noodzakelijk om rekening te houden met de geluidbelasting op het dierenasiel(terrein). Geluid maar ook trillinghinder kan voor veel overlast voor de dieren zorgen. Zo kunnen de dieren stress en angst krijgen door bijvoorbeeld harde geluiden of hoge pieptonen. Als gevolg hiervan kunnen de honden gaan blaffen en dit kan resulteren in overlast voor omwonenden en problemen (handhaving) met de milieuwetgeving en de daarin vastgelegde milieuruimte. Het dierenasiel moet op basis van artikelen 2.20 lid 1 en lid 5 van het Activiteitenbesluit voldoen aan maatwerkvoorschriften waarin de hoogst toelaatbare geluidbelasting op een aantal woningen in de omgeving is vastgelegd. Indien de aanwezige dieren als gevolg van hinder van de bouwwerkzaamheden meer gaan blaffen kan het dierenasiel mogelijk niet meer voldoen aan de maatwerkvoorschriften. - Lichthinder: het is niet wenselijk dat dieren die in de buitenverblijven en - kennels aanwezig zijn hinder ondervinden van bouwlampen of de lampen van het bouwverkeer. Net als van geluid- en trillinghinder kunnen de dieren hierdoor angstig en gestrest raken. 	<p>Het werkterrein naast het dierenasiel is noodzakelijk voor de realisatie van het project. Het werkterrein is aangepast zodat de ontsluiting van het dierenasiel is aangepast. Zie hiervoor de Nota van Wijziging. U vreest voor hinder en overlast van uw asioldieren van dit werkterrein. In zijn algemeenheid wordt verondersteld dat maatregelen die hinder voor mensen verminderen, ook gunstig zijn voor de aanwezige dieren.</p>
<p>3 Verzoek Namens het dierenasiel verzoeken wij u in het tractébesluit de inrichting van de bouwterreinen (in het specifiek het deelgebied ter plaatse van de Houtense Vlake) nader uit te werken zodat de mogelijke overlast en hinder voor het dierenasiel in kaart gebracht kan worden en vervolgens ook de mogelijke maatregelen door u, in overleg met dierenasiel, bepaald kunnen worden om hinder te</p>	<p>De problematiek van het dierenasiel is bekend. In de fase van contractvoorbereiding zal nader met het dierenasiel worden afgestemd.</p>

		<p>voorkomen.</p> <p>Tevens wil het dierenasiel benadrukken dat zij graag zo snel mogelijk betrokken wordt bij de verdere planvorming/uitwerking van het bouwterrein. Het dierenasiel wenst in ieder geval betrokken te worden bij de volgende zaken:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Situering van de toegangsweg; - Inrichting van het bouwterrein; - De ontsluiting van het bouwterrein - De noodzaak om eventueel geluidwerende maatregelen te treffen. 	
ZWE-00107	5	<p>Van goed, intelligent, beleid mogen we toch op zijn minst verwachten dat het toekomstbestendig is. Het inzetten op snelwegen is hiervan een wel heel slecht voorbeeld: als het al even werkt, dan toch zeker niet lang: de verkeersaanzuigende werking ervan zal ervoor zorgen dat alle problemen al gauw in versterkte mate zullen terugkomen. De toekomst is veel meer aan het openbaar vervoer : dat kan beter, frequenter, en betrouwbaarder . Een zinvolle investering, waarmee we, juist op de lange duur, meer geholpen zullen zijn.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV alternatief) en paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p>
ZWE-00108	1	<p>Als inwoner van Utrecht gebruik ik Amelisseweerd regelmatig om er hard te lopen, en soms ook om er te wandelen en te kanoën over de Kromme Rijn. Ook vele andere omwonenden - uit onder meer Utrecht, Houten en Bunnik - maken intensief recreatief gebruik van dit bijzondere landgoed. Met eigen ogen heb ik het aantal hardlopers exponentieel zien toenemen! Voor de grote studentenpopulatie uit Utrecht-Oost (Uithof en Utrecht University College) en werknemers van de hier gevestigde en nog te vestigen bedrijven (zoals Nutricia, RIVM) vormt het gebied een welkome achtertuin. Je kunt gerust stellen dat Amelisseweerd, en de Kromme Rijn die erdoorheen stroomt, de groene long is van de stadsregio Utrecht. Een uniek natuurgebied zo dicht bij de stad, met bovendien grote (inter)nationale cultuurhistorische waarde.</p> <p>Want onlosmakelijk verbonden met de landgoederen Amelisseweerd en Rhijnauwen zijn de forten Rhijnauwen en Vechten, beide onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie (NHW). De NHW is een publiekstrekker van formaat, waarvan de ontwikkeling nog maar net op gang begint te komen. De potentie van de NHW als wandel- en fietsroute is enorm. Een verdedigingswerk van deze omvang, en dan nog wel verdediging via inundatie, is zeer bijzonder. Het ligt als een rode draad door het landschap, van Gorinchem tot Muiden, met Utrecht als scharnierpunt. De NHW sluit ook perfect aan op het thema Nederland-'Waterland', en heeft het in zich om internationaal de bekendheid van de Chinese muur te evenaren. Dit laatste klinkt misschien wat grotesk, maar is toch serieus bedoeld.</p> <p>Mijn overtuiging is dat het ontwerptractébesluit roet in het eten gooit (letterlijk en figuurlijk) waar het gaat om Utrecht als aantrekkelijke woon-/werkplaats, én waar het gaat om Utrecht als schakel in de NWH met al zijn toeristische potentie. Hiermee bedoel ik dat het eeuwig zonde zou zijn om nu te kiezen voor meer verkeer, verkeerslawaaï en luchtverontreiniging aan de oostkant van Utrecht. In de eerste plaats voor de mensen die er wonen en werken, en in de tweede plaats voor de (toeristische ontwikkeling van de) Nieuwe Hollandse Waterlinie.</p> <p>Het gaat mij dus om maatschappelijke én economische aspecten, om welvaart én welzijn. Beide gaan prima samen, als we nu slim genoeg zijn om te kiezen voor mensen en niet voor auto's. De ontwikkeling van Utrecht als aantrekkelijke plek om te wonen, werken en recreëren, gaat niet samen met de plannen voor de wegverbreding. Ook de jarenlange ontwrichting van wonen, werken en recreëren die de werkzaamheden met zich mee zouden brengen, zouden een destructieve uitwerking hebben op de beoogde ontwikkeling.</p>	<p>Het ontwerpproces voor de Ring Utrecht is gericht geweest op het zoveel mogelijk beperken van de effecten op belangrijke waarden in het plangebied. Voor Amelisseweerd betekent dit dat de verbreding beperkt is gebleven tot twee keer 15 meter, zonder werkstroken daarbuiten. Ook is er gekeken naar de omgeving Kromme Rijn, bijvoorbeeld onderdoorgang. De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen kan daardoor ook breder worden. Deze krijgt ook een betere verlichting. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Hier wordt de verlichting vleermuisvriendelijk gemaakt.</p> <p>Voor de Nieuwe Hollandse Waterlinie is in de milieu-effectrapportage aangegeven dat er geen relevante effecten optreden. De door u geschetste potenties worden herkend en worden door het project niet aangetast.</p>

	<p>2 Tot slot, deel ik vele van de elders al geuite zorgen (zoals met betrekking tot de toe te nemen geluidshinder en luchtverontreiniging). Het verkeerslawaai vormt nu al een flinke 'stoorzender' voor wie recreëert aan de oostkant van Utrecht (zoals Amelisweerd, Uithof, de Hooge Kamp). In plaats van de (drg)redentatie "Ach, dat beetje extra lawaai maakt dan ook niet uit", volg ik de wetenschappelijke (en gezond-verstand) redentatie dat elk beetje helpt. Wat betreft zaken als effecten op grondwater en op de Kromme Rijn (die vlak naast de tunnelbak loopt): dit wordt mij te technisch , maar een kind kan inzien dat de risico's van de werkzaamheden groot zijn – en de kosten navenant.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>In het 'Deelrapport geluid - rapportage ten behoeve van het milieueffectrapport' is geconcludeerd dat over het gehele projectgebied genomen de geluidsituatie verbeterd: het aantal gehinderden en het akoestisch ruimtebeslag is met het project in 2036 dankzij de geluidbeperkende maatregelen minder dan de huidige situatie (2016). Deze maatregelen worden conform het wettelijk kader getroffen voor geluidgevoelige objecten zoals woningen, ziekenhuizen en scholen. Recreatiegebieden zijn echter conform de Wet milieubeheer geen geluidgevoelige bestemming waarvoor normen gelden waaraan voldaan moet worden.</p> <p>In het ontwerp-tracébesluit bleek dat als gevolg daarvan de geluidbelasting in de genoemde gebieden met de geluidbeperkende maatregelen licht zou toenemen.</p> <p>Voor Amelisweerd zijn naar aanleiding van de zienswijzen wijzigingen doorgevoerd, waardoor de geluidbelasting in het gebied lager wordt en beter dan op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan.</p> <p>Voor de Voorveldsepolder is in het voorlopige pakket een bovenwettelijke maatregel voorzien. Deze aanvullende maatregelen worden getroffen om de geluidbelasting verder te verlagen, maar maken geen deel uit van het tracébesluit. Er is voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen. In het bovenwettelijk maatregelpakket is voor dit gebied een bovenwettelijke maatregel voorzien: ten zuiden van het wettelijke scherm wordt een geluidscherm met een hoogte van 2 meter geplaatst. Op de website van de provincie kunt u het definitieve pakket zien, zie http://www.provincie-utrecht.nl/bwmingutrecht. Met deze maatregelen zal de geluidbelasting in het gebied rond de Voordorpsedijk verder worden teruggebracht.</p>
ZWE-00109	<p>3 De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.</p>	<p>De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.</p>
	<p>5 Het geluidsscherm langs het volkstuinencomplex ATV Stadion is gepland als 2 m hoog. Dat is te laag om depositie van roet te voorkomen. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Als de verbreding niet doorgaat, en ook als de verbreding wel doorgaat, is het nodig het scherm te verhogen tot 4 meter.</p>	<p>Op dit moment is geen scherm tussen de A27 en het volkstuinencomplex aanwezig. In de toekomstige situatie is er een scherm, en bovendien zijn de emissies dan lager dan nu, vanwege het schoner worden van het autoverkeer. Dat geldt voor de situatie zonder en met project. De verontreiniging van groenten, fruit, of tuinen zal in de toekomstige situatie dus niet ernstiger zijn dan momenteel. Waar het momenteel niet mogelijk is om pesto te maken uit zevenblad zal dat in 2030 waarschijnlijk ook nog zo zijn.</p>
	<p>6 En het kan u niet ontgaan zijn: Sjoemeldiesels vervuilen veel meer dan tot nu toe gedacht. Moderne dieselauto's en vrachtauto's stoten meer stikstofoxiden uit dan de normen toestaan. Het wegverkeer is dus nog veel schadelijker voor de natuur en de mens door stikstofdepositie dan we al wisten. Reden temeer om het verkeersvolume extra terug te dringen in plaats van nog meer te faciliteren. Geen verbreding van de Ring dus. Eerst moet u de naam Natura 2000 waar maken.</p>	<p>De recent in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.</p>
	<p>8 Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fourageergebieden.</p>	<p>Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermde Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit.</p> <p>Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn</p>

			<p>het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl.</p>
ZWE-00110	6	<p>Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het folie veroorzaakt een extra stressfactor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
	7	<p>Volgens het deelrapport lucht bevat het rekenmodel zoveel mogelijk emissies van praktijktesten. Een medewerker van RWS vertelde ons op de informatieavond van 17 mei dat er nog veel factoren van TNO-rollenbanktesten werden gebruikt in het luchtmodel, onder andere in de basismonitoringgegevens van de Emissieregistratie. Zijn dit volgens de Minister ook praktijktesten?</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.</p>
	8	<p>De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren er tegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af</p>	<p>Er is geen sprake van uitstel van de geluidssanering; de geluidssanering voor de A12 is onderdeel van het project ring Utrecht en staat als zodanig in de planning.</p> <p>De wens om de geluidsschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidsschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden.</p> <p>De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal. In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.</p>
	9	<p>Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord,</p>

			paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
	10	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.
ZWE-00111	1	Na de afsluiting van de fietstunnel onder het oude station Lunetten in 2014 is ter plaatse een tunneltje onder het spoor aangelegd als ecologische verbinding met de spoorwegdriehoek en Amelisweerd. De geplande aantasting van de noordkant van Park de Koppel (achter de kantoorgebouwen) zal deze verbinding in gevaar brengen. Dit staat niet vermeld in de MER.	Achter de kantoorgebouwen aan het Zwarte Woud blijft een wal met bomen gehandhaafd. Het beplante gebied wordt doorgezet tot aan de Nieuwe Houtense weg. Daarmee blijft de ecologische verbinding tussen park De Koppel en de oude fietstunnel onder het spoor voldoende in stand.
	8	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.	Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermde Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit. Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl .
	9	Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.
	10	Bereikbaarheid vergroten? Ik zie de Ring meer als een wurgende stinkstrop, waar zoals vaker weer de mindere inkomensgroepen het meest onder te lijden zullen hebben. Het zal eerder scheidend dan verbindend werken, niet alleen buurtlokaal maar ook psychologisch.	Er is geen sprake van het neerleggen van de effecten van een betere bereikbaarheid bij mensen met een laag inkomen. Zoals in het milieueffectrapport is aangetoond, wordt de bereikbaarheid van de stad Utrecht ten gevolge van het project beter. Voor geluid zal de situatie na realisatie van het project fors verbeteren door onder andere de extra saneringsopgave van 5 dB voor de A12 en daarnaast de inzet van € 15 miljoen voor aanvullende geluidmaatregelen op andere delen van het tracé, zoals wijken als Kanaleneiland en Hoograven. En het effect van het project op de luchtkwaliteit is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030 na realisatie sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit door maatregelen.
ZWE-00112	2	Files? De plannen gaan uit van economische groei, terwijl CPB recent heeft geadviseerd plannen 5 – 7 jaar uit te stellen en dat meer snelwegen niet rendabel zijn en niet leiden tot minder wegverkeer en minder files. Er rijdt nu minder verkeer op de A27 dan in 2006. De fileprognoses waarop de aanpak is gebaseerd komen uit 2004-2008, die zijn achterhaald. De noodzaak voor de verbreding is dus vervallen.	In de ontwikkelde landelijke toekomstscenario's van de planbureaus CPB en PBL zijn de meest recente inzichten ten aanzien van de groei van de economie, autobezit en autogebruik, thuiswerken, toepassing van meer elektronica in het verkeer, elektrische fietsen en andere innovatieve ontwikkelingen, et cetera meegenomen (zie desbetreffende rapportages van CPB/PBL over WLO1 en WLO2). Die landelijke toekomstscenario's vormen weer input voor de verkeersmodellen die zijn toegepast in het project Ring Utrecht. Zo wordt er onder meer rekening

		gehouden met een toenemend gebruik van het openbaar vervoer in de toekomst en afnemend autobezit.
4	Geluidsoverlast: In het OTB ontbreken afdoende maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen. Prognoses t.a.v. schonere en stillere auto's blijken steeds weer onjuist, en nieuwe inzichten zijn niet meegenomen. Overigens is de geluidsoverlast in de wijk Lunetten nu al veel te hoog. Betere geluidsschermen zijn hier nu ook al nodig.	De bouw van de schermen kan niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdens de bouw voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat er niet nu al toegezegd kan worden dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat neemt in de aanbesteding en het contract voor de realisatie met de opdrachtnemer(s), gunningscriteria op voor de aannemer om het belang van de omgeving, de wens om geluidsschermen zo snel mogelijk te bouwen, als aandachtspunt in de gaten te houden.
6	Risico's op grootschalige lekkage als het folie in de A27-bak bij Amelisweerd wordt vervangen. Deze constructie is uniek in NL en wereldwijd. Voor het bijzondere werk dat nodig is, is nog geen technische oplossing gevonden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
11	Innovaties? Het wordt volgens de plannen een traditionele (ouderwetse) weg. Allerlei eerder voorgestelde innovaties zoals overkapping, afzuigen van uitlaatgassen, zonne-energie, een Living Wall, ZOAB, worden hier niet toegepast.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.3 glazen overkapping). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).
14	Er ligt een alternatief voorstel voor beperkte verbreding tot 2x6 rijstroken. Dat past in de A27-bak als wordt uitgegaan van max 80 km/uur.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur en 2x6 rijstroken). Het project Ring Utrecht heeft onderzocht of bij het hanteren van een snelheid van 80 km/uur een ontwerp mogelijk is waarbij de Bak Amelisweerd niet verbreed hoeft te worden. De conclusie is dat dit niet op een verkeersveilige manier mogelijk is. De commissie Schoof heeft in haar rapport "besluitvorming verbreding A27: de Bak in Amelisweerd"(maart 2013) dit bevestigd. Voor een uitgebreide toelichting, zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016) De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.
ZWE-00113	1 Gebrek aan nut en noodzaak, en twijfels over effectiviteit Recent onderzoek van juist ook voor de Rijksoverheid gezaghebbende instituten als het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving geven aan dat investeren in meer wegen niet rendabel is. Er zijn andere, zowel effectievere als efficiëntere maatregelen beschikbaar, om files te doen afnemen. Het CPB noemt: kilometerheffing, investeren in voor- en natransport bij OV als betere alternatieven. Het kan toch niet zo zijn dat de professionele opinie van het CPB in twijfel wordt getrokken?! In het geval van de Ring Utrecht geldt daarnaast dat filevorming hier niet in de top10 van 2015	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur en 2x6 rijstroken). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen) Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).

	<p>(bron: ANWB) stond. Het is derhalve bijzonder vreemd dat zoveel tijd, geld, moeite aan wordt besteed. Niet doen!</p> <p>De geplande verbreding van de A27 ter hoogte van de Utrechtseweg is onder andere een gevolg van de voorgenomen verbreding naar 7 rijstroken van de zgn. bak van Amelisweerd. Diverse studies tonen aan dat verbreding naar 6 rijstreken naar alle waarschijnlijkheid afdoende is, en ook voorkomt dat er teveel verkeersaanzuigende werking optreedt (incl. milieugevolgen). Het is dus niet alleen onnodig maar ook nog eens onwenselijk om een verbreding naar 7 rijstroken te plannen.</p> <p>Tevens wijs ik u op recente ervaringen en bevindingen m.b.t. de verbreding van de A4 bij Roelofarendsveen. Zelfs een instituut als Rijkswaterstaat geeft toe dat de files niet opgelost zijn en er zelfs extra congestie-problemen zijn gecreëerd, onder andere als gevolg van het zogenaamde flessehals-effect. Niet effectief dus. Dit effect zal op de A27 ook optreden omdat er geen verbreding t.h.v. de NRU en A27 richting Hilversum gepland staat. Juist ten hoogte van de Utrechtseweg (aan mijn kant) zal dit tot extra files, en daarmee milieuverontreiniging leiden. Dit effect zal nog eens extra groot zijn vanwege de eerdergenoemde verkeer-aanzuigende werking vanwege wegverbreding elders op het traject.</p> <p>De recente ontwikkeling naar zelfrijdende auto's heeft grote positieve consequenties voor de filedruk; als 10% automatisch gaat rijden, nemen de files met 30% af. Zelfs de Minister onderkent dit en geeft aan te verwachten dat binnen 20 jaar alle auto's zelfrijdend zijn; dit levert een enorme vermindering van filedruk hetgeen niet verder grootschalig investeren in wegen, logisch maakt. Zeker als de plannen voor de Ring Utrecht op z'n vroegst pas in 2026 gereed zijn. Wederom: niet doen dus!</p>	<p>In de milieu-effectrapportage eerste fase is het effect van rekeningrijden onderzocht in het alternatief "De Kracht van Utrecht". Dit alternatief bleek onvoldoende probleemoplossend. Twee onafhankelijke commissies (de Commissie m.e.r. en de commissie Schoof) hebben geoordeeld dat de onderbouwing om dit alternatief af te laten vallen goed is en dat het proces zorgvuldig is uitgevoerd. Er is dus geen aanleiding om deze alternatieven opnieuw te onderzoeken. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.3 verschuiven van knelpunten).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (2.2.1 verkeersprognoses en 2.2.2 gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (advies centraal planbureau).</p> <p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r. en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit zoals nu voorligt. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>Uit het MIRT projectenoverzicht 2015 valt op te maken dat het project Ring Utrecht een bijdrage levert aan het oplossen van vier files uit de filetop50. De hoogst genoteerde is de file op de A28 voor knooppunt Rijnsweerd.</p> <p>Ten zuiden van de NRU is verbreding voorzien in het project Ring Utrecht. Tussen de aansluiting Utrecht Noord (NRU) en knooppunt Rijnsweerd krijgt de A27 er in beide rijrichtingen een rijstrook bij. Tussen de aansluiting Utrecht Noord en de aansluiting Bithoven wordt de weg al op korte termijn (2016-2018) verbreed. Dit is vastgelegd in het tracébesluit over het project A27/A1. Het project Ring Utrecht zet de spitsstrook op de rijbaan in de richting Hilversum om in een reguliere rijstrook.</p> <p>De vergelijking met Roelofarendsveen gaat niet op. Er is geen sprake van een systeem van hoofd- en parallelrijbanen, maar van vier hoofdrijbanen.</p>
3	<p>Omgevingsaspecten en effecten voor aangrenzende bewoners worden onvoldoende meegewogen. Alle projectpublicaties en -toelichtingen roemen en noemen de niet verder verslechterende luchtkwaliteit en/of het niet overschrijden van geluids- en fijnstofnormen. Los van het ernstige bezwaar dat ik heb tegen de modelmatige, en daarmee niet-feitelijk-juiste, cijfermatige doorrekening, ben ik het niet eens met uw beperkte en eenzijdige concretisering van het begrip 'omgevingsaspecten'. Het element 'woongenot' zou ook meegewogen moeten worden. Concreet: een snelweg die minimaal 7 meter dichterbij mijn woning komt te liggen, het kappen van bomen en een geluidswal die 1 tot 3 meter hoger is dan de huidige, brengt ernstig negatieve gevolgen met zich mee voor mijn woongenot en voor de dalende waarde van mijn huis. Als de plannen doorgaan dan komt er een muur recht naast mijn huis te staan die bijna 20 meter hoog is, en dat is hoger dan mijn huis. Dit is onacceptabel; de overheid heeft ook normen t.a.v. billijkheid en redelijkheid tegenover haar burgers in acht te nemen, zeker als het (in dit geval: discutabele) algemeen nut daarmee gediend wordt. En het kan ook zeker niet zo zijn dat het begrip 'omgevingsaspecten' eenzijdig door een overheid worden bepaald en ingevuld. In een samenleving</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoeslag gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur</p>

anno 2016 behoren burgers daar ook een inspraak in te hebben, die nadrukkelijk verder en dieper gaat dan meedenken over de uitvoeringsvariant van het geluidscherm.

beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van de ecologische hoofdstructuur (EHS), als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermd flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat, de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het milieu-effectrapport tweede fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigend stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.

Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.

Met de geluidbeperkende maatregelen die worden getroffen in het project Ring Utrecht kan bij vrijwel alle woningen worden voldaan aan de geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan. Daar is dus geen sprake van een verslechtering van de geluidssituatie en dus geen verhoogd gezondheidsrisico t.g.v. geluid.

Langs de A12, tussen de knooppunten Oudenrijn en Lunetten, wordt bij vrijwel alle woningen met de maatregelen uit het project Ring Utrecht een geluidreductie van 4 dB of meer gehaald en dat is een aanzienlijke verbetering van de geluidssituatie.

In het onderzoeksgebied zijn er slechts 60 woningen waar onvoldoende doelmatige maatregelen getroffen kunnen en waar de geluidbelasting met het project hoger is dan op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan, bij 378 geluidgevoelige objecten zal de geluidbelasting als gevolg van de doelmatige maatregelen wel lager zijn dan deze toegestane geluidbelasting maar nog wel hoger dan de streefwaarde voor sanering.

Voor deze 438 woningen zal na het onherroepelijk worden van het tracébesluit onderzoek gedaan worden naar mogelijke effectieve maatregelen bij de woning (bijvoorbeeld gevelisolatie). In welke mate het resterende geluideffect tot een verhoogd gezondheidsrisico is sterk locatie-afhankelijk waarbij de aanwezigheid van andere bronnen, de hoogte van de totale geluidbelasting en de mate van toename bepalend zijn.

De Commissie m.e.r. heeft in haar advies over de milieueffectrapportage aangegeven dat de verschillen qua blootstelling aan geluid gering zijn en dat er daarom geen aanleiding is om dit verder te onderzoeken.

In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt nader ingegaan op de vraag waarom geluidbelastingen worden berekend en niet worden gemeten.

Het begrip woongenot is als zodanig niet meegenomen in de milieu-effectrapportage beoordeling omdat dit een subjectief begrip is. Wel is in het deelrapport ruimte en ruimtelijke kwaliteit gekeken naar verschillende aspecten van de leefkwaliteit. Uw specifieke situatie is meegenomen in de beoordeling belevingswaarde ruimtelijke kwaliteit waardoor deze in deelgebied 2 een negatief oordeel heeft gekregen. Daarom wordt er zorgvuldig gekeken naar een goede lokale inpassing en zijn gesprekken hierover gaande.

Door de aanpassingen aan de A27 is het onvermijdelijk dat de weg dicht bij de bebouwing komt. Juist vanwege het ruimtebeslag van het ontwerp-tracébesluit is op deze locatie samen met u als bewoner gekeken naar diverse inpassingsmogelijkheden. Ook voorafgaand aan de vaststelling van het ontwerp-tracébesluit is regelmatig overleg gevoerd met bewoners en bewonersvereniging LUW. De inrichting van de strook tussen de weg en de woningen wordt door Rijkswaterstaat nader vormgegeven in overleg met de betrokken bewoners.

		Voor wat betreft de specifieke geluidssituatie op deze woning geldt dat op grond van het huidige geluidproductieplafond een geluidbelasting van 58 dB is toegestaan, door de uitvoering van het project wordt de geluidbelasting 57 dB. Daarbij is rekening gehouden met de groei van het verkeer tot 2036.
4	<p>Vervolgens wijs ik u erop dat met het uitbreiden van de snelweg aan onze kant uit, de overheid artikel 3 van de rechten van de mens overtreedt. Volgens art 3 van de rechten van de mens, heeft een ieder recht op leven. Dit recht wordt ons ontnomen: als we kijken naar de gevolgen van de uitbreiding van de snelweg richting ons als bewoners, dan kun je zien uit onderzoek dat de intensiteit van de Elementair koolstof (EC-)concentraties exponentieel toenemen. Zie exponentiële vervuiling, (bron: Dr. M. Roemer TNO, 2009). Volgens een rapport van het Planbureau van de Leefomgeving uit 2009 is op te maken dat EC een goede indicator is voor de verspreiding van fijnstofemissies door verkeer. In het dossier 'Fijn stof', hoofdstuk 3, 'Luchtkwaliteit'. Versie 1 © RIVM, Bilthoven, januari 2013, is te lezen in Tabel 3.2 dat de Levensduurverkorting door blootstelling aan de fijnere fractie van fijnstof (PM_{2,5}) in lucht in Nederland 11,8 maanden bedraagt.</p> <p>Mijn inziens is het beter dat de uitbreiding van de snelweg er niet komt omdat het elke meter dat de snelweg naar ons toekomt, onze levensduur met exponentiële waarde afneemt. Beter is het om de snelweg aan de andere kant uit te breiden waar een paar volkstuintjes staan dan aan onze kant; dan wel ons uit te kopen, of helemaal geen verbreding te laten plaatsvinden.</p> <p>Daarnaast is het moeilijk te zeggen wat nu en op langer termijn de gevolgen zijn van de andere emissies zoals ultrafijnstof wat op dit moment moeilijk te meten en te modelleren. En in dit verband wijs ik u op het milieu-effect dat ontstaat wanneer de maximum snelheid niet tot 100 km/h beperkt wordt en blijft. Het is bekend dat een hogere snelheid onevenredig veel meer uitstoot van schadelijke stoffen met zich meebrengt. De overheid in deze heeft geen goede reputatie m.b.t. het zich houden aan snelheidsafspraken (zie A2-snelheidsverhoging tussen Utrecht en Amsterdam).</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>U stelt een verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen voor door de verhoging naar 130 km/u terug te draaien en een limiet van 80 of 90 km/u op ringwegen in te stellen. Dit voorstel is niet in lijn met het kabinetsbeleid. Daarin is bepalend of de EU-grenswaarden worden gehaald. Daarnaast is het effect op de concentraties vervuilende stoffen van een snelheidsverlaging direct langs de weg beperkt. Naarmate de afstand tot de snelweg toeneemt, is dit effect bijna te verwaarlozen. Een verlaging van de snelheid zal dan ook maar een zeer beperkt effect hebben op het verbeteren van de gezondheid van bewoners in de grote steden. Een groter effect op de gezondheid van inwoners van de grote steden heeft het aanpakken van de gemeentelijke knelpunten, die vooral verder binnenstedelijk liggen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80km/uur zijn niet nodig.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Voor een antwoord betreffende het artikel 2 (en niet 3) van de rechten van de mens wordt u verwezen naar het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en Wettelijk kader.</p> <p>In de rapportage Ring Utrecht, van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit, welke behoort bij de ontwerp-tracébesluit-documenten, is ingegaan op de concentraties en de effecten van roet (EC). Roet en ultrafijnstof worden vaak in relatie gebracht met gezondheidseffecten. In het ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage luchtrapport is roet en ultrafijnstof niet meegenomen omdat er (nog) geen norm is waarop getoetst kan worden.</p> <p>In de milieu-effectrapportage hoofdstuk 8 wordt tevens aangegeven dat in de huidige situatie de PM_{2,5} concentratie maximaal 17 u/m³ is en zal afnemen naar maximaal 13 u/m³ in 2030. Deze maximale concentratie in 2030 ligt dichtbij de WHO norm van 10 u/m³. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een afname, vanwege de afname van de achtergrondconcentraties door de NSL maatregelen.</p>
5	In dit verband wil ik ook aandacht vragen voor trillingen. Voor zover bekend is naar trillingshinder in het geheel geen onderzoek gedaan. Met het zo dicht bij de woning aanleggen van de extra rijstrook/ extra rijstroken is de kans op extra trillingshinder en hinder als gevolg van laag-frequent geluid aanzienlijk.	<p>In de richtlijnen voor de planstudie Ring Utrecht is het aspect laagfrequent geluid niet genoemd, er was dus geen aanleiding om dit te onderzoeken in het project Ring Utrecht.</p> <p>Trillingen die veroorzaakt worden door verkeer zijn meestal een direct gevolg van de slechte kwaliteit van de weg. Aangezien de wegen in het project Ring Utrecht in zijn geheel worden gereconstrueerd, worden bestaande oneffenheden worden weggenomen en zal de weg weer vlak worden. Bovendien worden in het project de voegovergangen bij de viaducten aangepakt, waardoor de geluidproductie en de trillinghinder van deze constructie afneemt.</p>
6	<p>Programmatische aanpak stikstof</p> <p>Het is overigens nog maar zeer de vraag of uitbreiding wel toegestaan is. Uit de stukken volgt dat het project is opgenomen als prioritair project onder de Programmatische Aanpak Stikstof. Het is evident dat de aanleg en het gebruik van de aangepaste wegenstructuur leidt tot extra stikstofdepositie op diverse nabijgelegen en ook verder weggelegen Natura 2000-gebieden. Omdat het project is opgenomen als prioritair project in de PAS kan gebruik worden gemaakt van de ontwikkelruimte zoals deze onder de PAS beschikbaar is. Het is echter zeer de vraag of de</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).</p> <p>In de nabijheid van het projectgebied Ring Utrecht bevindt zich Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen. Als gevolg van het project Ring Utrecht treedt op delen van de A1, A2, A12, A27 en A28 een verhoging op van de verkeersintensiteit op. In de directe nabijheid van de trajecten waar sprake is van netwerkeffecten komen de volgende Natura 2000-gebieden met stikstofgevoelige Habitats voor: Lingegebied & Diefdijk-Zuid, Uiterwaarden Lek, Veluwe en Zouweboezem.</p>

Programmatische Aanpak Stikstof zoals deze nu wordt uitgevoerd in overeenstemming is met artikel 6 van de Habitatrichtlijn en de rechtspraak daarover van het Hof van Justitie van de EG. Meer in het bijzonder valt te betwijfelen of het plan – waaronder wordt begrepen aanleg en gebruik – niet leidt tot een aantasting van de natuurlijke kenmerken van diverse Natura 2000-gebieden. Het antwoord daarop is naar mijn oordeel zonder meer bevestigend. Vervolgens is de vraag of de in het kader van de PAS genomen maatregelen kunnen worden beschouwd als mitigerende maatregelen in plaats van compenserende maatregelen. Verwezen wordt naar de arresten van het Hof van Justitie inzake Sweetman (11 april 2013, C-258/11, ECLI:EU:C:2013:220) en Briels (arrest van 15 mei 2014, C-521/12, Briels, (ECLI:EU:C:2014:330)). Wij zijn overtuigd dat de PAS beschouwd dient te worden als compenserende en niet als mitigerende maatregelen. Immers de aantasting vindt plaats waarbij kwestieus is of de PAS-maatregelen het effect sorteren zoals wordt verondersteld.

Deze Natura 2000-gebieden maken deel uit van het programma aanpak stikstof (PAS). Voor deze gebieden zijn gebiedsanalyses opgesteld waarin de effecten van stikstofdepositie onder het PAS en van herstelmaatregelen zijn onderzocht. De conclusie van deze onderzoeken is dat er ontwikkelingsruimte beschikbaar is ten behoeve van prioritaire projecten waaronder het project Ring Utrecht (zie prioritaire projectenlijst uit de bijlage behorende bij artikel 6 van de regeling programmatische aanpak stikstof).

Met behulp van het reken- en registratie instrument AERIUS is een berekening gemaakt van de toename van stikstofdepositie die door project Ring Utrecht wordt veroorzaakt op deze gebieden. In AERIUS Register is getoetst of er voldoende ontwikkelingsruimte is gereserveerd. De voor het project benodigde ontwikkelingsruimte is gelijk aan de toename van de stikstofdepositie per hectare per jaar die door de aanleg of verhoogde verkeersintensiteiten wordt veroorzaakt. Uit de toets in AERIUS Register blijkt dat deze behoefte aan ontwikkelingsruimte past binnen de ontwikkelingsruimte die voor het hoofdwegennet is gereserveerd.

Het PAS is, inclusief de depositieruimte die binnen het programma beschikbaar is, in zijn geheel passend beoordeeld. De gebiedsanalyses vormen de passende beoordeling op gebiedsniveau. In de gebiedsanalyses is voor elk Natura 2000-gebied onderbouwd dat, tegen de achtergrond van de effecten van de maatregelen die op grond van het programma worden getroffen, het gebruik van de depositieruimte, met inbegrip van ontwikkelingsruimte, die beschikbaar is voor projecten, andere handelingen en overige ontwikkelingen, de natuurlijke kenmerken van de te beschermen habitattypen en leefgebieden van de soorten niet worden aangetast. Aan de hand van gegevens gegenereerd door het rekeninstrument AERIUS is in de gebiedsanalyses op hectareniveau bepaald hoeveel ontwikkelingsruimte kan worden toegedeeld aan projecten die stikstofdepositie tot gevolg hebben op voor stikstof gevoelige habitattypen zonder dat dit leidt tot verslechtering van de kwaliteit van die habitattypen (en dus tot aantasting van de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied) of tot onevenredige vertraging in het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen. Bij het bepalen van de totale te verwachten depositie is in AERIUS rekening gehouden met de cumulatieve bijdragen van alle emissiebronnen in Nederland en het buitenland, gebaseerd op een scenario van hoge economische groei en vaststaand en voorgenomen beleid. Ook de cumulatieve bijdrage van de aanpassing van de Noordelijke Randweg Utrecht en andere wegenprojecten is in AERIUS berekening meegenomen. De totale te verwachten depositie is betrokken in de passende beoordeling van het gehele programma. De conclusie is dat bij de gegeven ontwikkeling van de stikstofdepositie de natuurlijke kenmerken van de betrokken Natura 2000-gebieden niet worden aangetast. Via monitoring bewaken de bestuursorganen die het programma (mede) vaststellen of de totale depositie, alsmede de emissies van de te onderscheiden bronnen, zich inderdaad ontwikkelen conform de prognoses waar in het PAS vanuit is gegaan. Aanvullende maatregelen om effecten van stikstofdepositie te beperken zijn vanwege de PAS maatregelen niet nodig.

De PAS-maatregelen zijn geen compenserende maatregelen. De programmatische aanpak leidt er toe dat de generieke bronmaatregelen en de gebiedsgerichte herstelmaatregelen niet specifiek gekoppeld of te koppelen zijn aan de activiteit waaraan toestemming wordt verleend. De maatregelen in het programma vormen een totaalpakket aan maatregelen waarmee op het niveau van het programma wordt gewaarborgd dat de kwaliteit van de voor stikstof gevoelige habitattypen en leefgebieden behouden wordt en op termijn de instandhoudingsdoelstellingen voor die habitattypen en soorten met een voor stikstof gevoelig leefgebied kunnen worden gerealiseerd. Op basis van het programma kan het bevoegd gezag voor de vergunningverlening met zekerheid vaststellen dat, tegen de achtergrond van de staat van de habitattypen en leefgebieden van soorten, de geprognosticeerde effecten van autonome ontwikkelingen en het algehele en geborgde overheidsbeleid, de effecten van een individuele activiteit niet significant zijn voor een Natura 2000-gebied. De voor een individuele activiteit beschikbare ontwikkelingsruimte - die wordt toegekend en afgeschreven bij vergunningverlening voor dat project – brengt dat tot uitdrukking. Behoud van de natuurwaarden is in de PAS geborgd. Nu er geen sprake is van aantasting van deze natuurwaarden is er ook geen noodzaak tot compensatie voor die aantasting.

		De door u vermelde jurisprudentie van het Europese Hof van Justitie geeft een nadere uitleg van artikel 6, lid 3 en 4 van de Habitatrichtlijn (mitigatie en compensatie). Het PAS is daarmee niet in strijd.
7	<p>Nu sprake is van compensatie en niet van mitigatie betekent dit dat ook dient te worden gekeken – verwezen wordt naar artikel 6 Habitatrichtlijn – naar de vraag of voor het gesignaleerde probleem – kort gezegd: oplossen van de congestie rondom Utrecht – alternatieven beschikbaar zijn. Dat die alternatieven er zijn is evident. De meest voor de hand liggende alternatieven zijn – uiteraard – investeren in openbaar vervoer en spreiding in gebruik van de weg bewerkstelligen zodat er minder piekmomenten in het gebruik ontstaan. Immers een groot deel van elk etmaal wordt de weg niet optimaal gebruikt. Verwezen wordt voorts naar hetgeen het CPB dienaangaande heeft opgemerkt.</p> <p>Naast de alternatieventoets dient ook worden beoordeeld of er sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang. En hoewel met wegaanleg een publiek belang wordt gediend is daarmee niet gezegd dat dit publieke belang – betere doorstroming van het verkeer – groot genoeg is (gelet ook op de mogelijkheid van alternatieven) om een ander groot publiek belang dat beschermd wordt door Vogel- en Habitatrichtlijn – de biodiversiteit – te laten wijken. Dat klemt temeer nu vele habitattypen en soorten in Natura 2000-gebieden in de directe omgeving van het plangebied zich in een ongunstige staat van instandhouding bevinden.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).</p> <p>De snelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in het tracébesluit. Dit betreft een maximumsnelheid van 100 km/uur op de A27, behalve 120 km/uur op het gedeelte boven Utrecht noord. Op de A12 geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur op de hoofdbaan en 80 km/uur op de parallelbaan. Op het moment van publicatie van het tracébesluit zijn er geen plannen daarna de snelheid te veranderen. Echter, het kan niet dat in het tracébesluit bepalingen opgenomen worden die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op veranderde inzichten in te gaan. Wel zal, mocht een verandering later in overweging genomen worden, de daartoe bestemde wettelijke procedure doorlopen worden met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p> <p>Voor meer informatie over de alternatievenafweging wordt verwezen naar het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 alternatievenafweging.</p>
9	<p>Onduidelijkheid boscompensatie grenzend aan ons perceel.</p> <p>Tot onze grote verbazing vernemen wij ook in de laatste kaarten dat er plannen zijn ingetekend om boscompensatie toe te passen op het perceel rechtstreeks achter mijn huis. Dit is nog niet in eerdere fasen ter sprake gekomen. Navraag bij inloopavonden levert ook tegenstrijdige informatie op. Wij zouden erg graag betrokken worden bij deze plannen en invulling hieraan, zeker omdat dit ons direct treft en een grote impact heeft op de ruimtelijk en groene beleving die wij dagelijks ervaren in onze tuin en uitzicht vanuit huis. En daarmee ons woongenot en hoogstwaarschijnlijk ook impact heeft op de waarde van onze woning.</p> <p><i>Bron: Kaartenmap bij het MER - deel 2, pagina 26: 10.5 Ontwikkeling bosgebieden. (zie rode cirkel)</i></p> <p><i>Bron: Ontwerp Tracébesluit in beeld - pagina 52 (zie rode cirkel)</i></p> <p>De laatste informatie die wij ontvangen hebben van RWS in de speciale ondersteuning en informatievoorziening specifiek voor de inpassing op de Utrechtseweg, is dat dit per abuis zo is ingetekend. Echter gezien het feit dat dit op meerdere kaarten dusdanig is ingetekend, zouden wij naast deze mondelinge mededeling dit ook graag zwart op wit bevestigd zien.</p> <p>En als dit toch concrete plannen zijn aangaande bos compensatie, zouden wij graag betrokken zijn bij de daadwerkelijke invulling van deze boscompensatie rechtstreeks grenzende aan ons perceel.</p>	<p>Uw constatering dat het perceel voor boscompensatie (2NL2) niet juist was ingetekend is correct. In het tracébesluit is deze omissie hersteld, zie voor deze aanpassing de Nota van Wijziging en de oplegnotitie bij het landschapsplan onder het kenmerk 2NL2. Het door u aangegeven perceel is daarin niet meer aangewezen voor boscompensatie.</p>
10	<p>Risico op bouw- en grondwaterschade; schade aan mijn huis</p> <p>Wanneer de schelweg aan mijn kant verbreed wordt, ontstaat er een groot risico t.a.v. bouwschade (o.a. heien) en grondwaterschade a.g.v. gronddruk. De kans is reëel dat er in en aan mijn huis scheuren gaan ontstaan en dat de fundering(sbalken) aangetast worden vanwege verandering van grondwaterhoogte. Ik wijs u in dit verband ook op de recentelijke en terechte nieuwe zienswijze van de Rijksoverheid t.a.v. schadecompensatie a.g.v. gasboringen in de provincie Groningen. Eenzelfde situatie kan zich in mijn geval ook voordoen, en het is beter om die te voorkomen.</p>	<p>Er bestaat een kans dat door werkzaamheden aan de Ring Utrecht schade ontstaat aan eigendommen van derden. Aan de hand van de voorgenomen werkzaamheden wordt een invloedsgebied in kaart gebracht. Binnen dit gebied worden – vóór aanvang van de werkzaamheden – bouwkundige vooropnamen uitgevoerd aan objecten, installaties of landbouwgronden. De vooropnamerapporten worden aan de eigenaren verstrekt en gebruikt om te beoordelen of er een verband bestaat tussen schade en de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Aangewezen objecten, installaties of landbouwgronden zullen worden gemonitord tijdens de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Indien er volgens een benadeelde schade is ontstaan als gevolg van de werkzaamheden dan kan deze een verzoek om schadevergoeding indienen.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p>
ZWE-00114	<p>11</p> <p>Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de</p>

		<p>bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>
12	<p>Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.</p>	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermd flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.</p>
14	<p>Het is het onduidelijk welke emissiefactoren zijn gebruikt. Zijn de prognoses gebaseerd op de schone papieren typekeuringsnormen of de veel hogere emissies van de echte tests op de weg? Hoe verloopt de vervanging van oude door nieuwe voertuigen? De penetratiegraad van schonere voertuigen in het toekomstige wagenpark kan tegenvallen doordat auto's een steeds langere levensduur bezitten (https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2016/20/personenauto-s-steds-ouder). Graag aangeven hoe u dit verdisconteert.</p>	<p>In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&M bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Tabellen_grafieken/Milieu_Leefomgeving/Emissiefactoren. De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer. Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.</p>
15	<p>Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stressfactor voor Amelissewaard, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee. Genoeg is genoeg. De strijd van 35 jaar geleden is gestreden. Niet opnieuw!</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewaard).</p>
16	<p>En het kan u niet ontgaan zijn: Sjoemeldiesels vervuilen veel meer dan tot nu toe gedacht. Moderne dieselauto's en vrachtauto's stoten meer stikstofoxiden uit dan de normen toestaan. Het wegverkeer is dus nog veel schadelijker voor de natuur en de mens door stikstofdepositie dan we al wisten. Reden temeer om het verkeersvolume extra terug te dringen in plaats van nog meer te faciliteren. Geen verbreding van de Ring dus. Eerst moet u de naam Natura 2000 waar maken.</p>	<p>De recent in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.</p>
17		<p>In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op uw zienswijzepunt.</p>

		De werkzaamheden naast de bak bij Nieuw-Amelisweerd leiden naar te vreezen valt tot veranderingen in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
ZWE-00115	2	Volgens het deelrapport lucht bevat het rekenmodel zoveel mogelijk emissies van praktijktesten. Een medewerker van RWS vertelde ons op de informatieavond van 17 mei dat er nog veel factoren van TNO-rollenbanktesten werden gebruikt in het luchtmodel, onder andere in de basismonitoringgegevens van de Emissieregistratie. Zijn dit volgens de Minister ook praktijktesten?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.
ZWE-00116	2	Om de opwarming van de aarde te beperken tot 1,5° (hoogstens 2°) moet de CO2-emissie in 2030 al ruwweg gehalveerd zijn tov. 1990, en in de geïndustrialiseerde landen dan dus al zeker 70% lager zijn dan in 1990. De CO2-emissie van het wegvervoer zal over 15 jaar nog maar een fractie mogen zijn van nu. Dit betekent dat alle zeilen moeten worden bijgezet. Dus over 15 jaar moeten in hoogontwikkelde landen als Nederland én de reis- en vervoersafstanden korter zijn dan nu (compacte steden o.a.) én de zuinigste vervoersmiddelen (trein, lightrail, tram, (E)-fiets) een veel groter aandeel hebben in mobiliteit en vervoer én de voertuigen veel zuiniger zijn én de voertuigen verregaand op groene stroom rijden. Het aantal auto- en vrachtautokilometers zal daardoor over 15 jaar veel lager zijn dan nu.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.
	6	Ik voorzie en vrees toename van geluidbelasting als gevolg van de uitbreiding van de A27 met extra rijstroken. Deze vrees wordt versterkt doordat het huidige geluidscherm ter hoogte van de bedrijven aan Zwarte Woud wordt verwijderd en hier niets voor terug komt. Alsnog plaatsen van een geluidscherm heeft als bijkomend voordeel dat er geen direct zicht op de A27 ontstaat. Een met klimop begroeid scherm is esthetisch heel wat verantwoord dan het asfalt van een snelweg.	In het ontwerp-tracébesluit komt het geluidscherm dat in de huidige situatie op de rand van de verdiepte ligging staat te vervallen. Uit de afweging van de doelmatige maatregelen is gebleken dat het terugplaatsen van dit scherm onvoldoende extra geluidreductie oplevert bij de achterliggende woningen en daardoor niet doelmatig is. Dit heeft in het ontwerp-tracébesluit geresulteerd tot een maatregelenpakket waarmee er bij 3 woningen nog een overschrijding optrad van de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan van maximaal 1 dB. Zonder het geluidscherm langs de rijksweg zal tussen de bedrijfsgebouwen Woudstede en Arboned een gat in de afscherming ontstaan, waarvan door de insprekers wordt opgemerkt dat er veel geluid doorheen zal komen. Aangezien de hoge kantoorgebouwen aan weerszijden zorgen voor een goede afscherming, zou het gat inderdaad kunnen worden ervaren als een opvallende bron van geluid. Uit een aanvullende afweging is gebleken dat een scherm van 6 meter hoog, dat tussen de bestaande bedrijfsgebouwen kan worden geplaatst, doelmatig is. De resterende overschrijdingen kunnen daarmee worden weggenomen en het geluid uit het gat tussen de gebouwen zal als minder hinderlijk worden ervaren. Dit betekent dat het tracébesluit hierop is aangepast. In het Landschapsplan is aangegeven dat schermen op deze locatie een groene uitstraling zullen krijgen.
	7	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fourageergebieden.	Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermd Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit. Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuisen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die

			aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl .
	11	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.
ZWE-00117	4	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgevallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.
	9	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
	10	Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.	Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27. Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit

		<p>A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidsscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>
15	<p>Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.</p>	<p>Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermde Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit.</p> <p>Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl.</p>
16	<p>De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.</p>	<p>Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.</p>
ZWE-00118	<p>1 Lijkt me geen oplossing maar een verplaatsing van de files op andere delen van het verkeersnet. Geeft veel extra CO2 en geluid en fijn roet overlast bij de omwonenden; volksgezondheid Nog een paar jaar voor nieuwe technologie en de wegen zijn breed genoeg. Je wordt automatisch tot een vaste afstand gebracht'; afgeremd als je te dicht bij komt; dus minder afstand tussen auto's nodig 3 banen waarin zich de goede afstand tot elkaar vanzelf regelt van resp 80, 100 en 120 km/h Geluid en fijn roet etc. ook van de baan/snelweg. Dus stop met alsmear meer van hetzelfde in deze 8 jaren maar stimuleer 8 jaren ontwikkelingen op veerkeerslogistiek en allemaal happy en gezonder!!</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.3 verschuiven van knelpunten).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (2.2.1 verkeersprognoses en 2.2.2 gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het</p>

			tracébesluit zoals nu voorligt. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.
ZWE-00119	4	Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.	Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken is het in enkele gevallen noodzakelijk om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde. Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.
	7	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.
	8	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
	9	Wanneer bij de werkzaamheden het folie wordt beschadigd wordt de regio onbereikbaar. In het vastgestelde TB moet worden ingegaan op dit risico en op welke maatregelen u treft in die situatie. Zonder goed Plan B mag u niet tot uitvoering van dit project overgaan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
	12	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.

ZWE-00120	1	<p>Door de verbreding van de A27 zal de automobilititeit toenemen. Dat geeft meer luchtvervuiling door roet, fijnstof, NOx, slijtage van remmen, banden en wegdek. De gevolgen voor de volksgezondheid zullen verergeren. Als de gekozen ontwerpsnelheid verhoogd wordt naar 120 km/u zal dit nog erger worden. Door te gaan voor een maximum snelheid van 80 km/u zal de luchtvervuiling afnemen. Dit is belangrijk voor mijzelf en mijn gezin, omdat de luchtverontreiniging in het Utrechtse nog niet aan de normen voldoet. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat, is verbreding niet meer nodig en dan zal de luchtkwaliteit in het Utrechtse hopelijk voldoende verbeteren door afname van de roetuitstoot.</p>	<p>De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p> <p>Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>
	6	<p>Mochten de plannen toch door gaan dan zouden naar mijn mening de geluidsschermen in ieder geval zo vroeg mogelijk tijdens de uitvoering moeten worden geplaatst, om de geluidsoverlast van de bouw te beperken. De geluidsschermen kunnen wellicht transparant worden en voorzien van zonnecellen. Wie weet kunt u een voorbeeld nemen aan "de weg van de toekomst" (N329), die energieneutraal in aanleg en gebruik is. Bovendien kunt u bij de aanbesteding inzetten op zuiniger en stiller materieel met zo min mogelijk uitstoot om de luchtvervuiling tijdens de uitvoering te beperken.</p>	<p>De wens om de geluidsschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidsschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden.</p> <p>De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden.</p> <p>Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.</p>
	8	<p>Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.</p>	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.</p>
	10	<p>Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.</p>	<p>De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.</p> <p>De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.</p>
	13	<p>Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de</p>

		grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	
	14	De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.	Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke berekening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.
	18	U voert ten onrechte de aanpak van de oevers langs de Kromme Rijn op als compensatiemaatregel voor de afkalving van het landgoed Amelisweerd. Ik wil u er op wijzen dat deze aanpak van de oevers een reeds bestaande, door Europa gestelde, verplichting is binnen de Kader Richtlijn Water (KRW). Uit te voeren door het HDSR en toevalligerwijs in de nabijheid van de A27. U kunt deze derhalve niet opvoeren als compensatiemaatregel voor dit project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.
ZWE-00121	10	De voortplanting van vogels wordt verstoord als zij in het broedseizoen worden blootgesteld aan meer geluid dan 42 dB. Heeft u bij de vaststelling van de hoogte van de geluidsschermen hiermee rekening gehouden? En heeft u rekening gehouden met het feit dat vele bosvogels hoger broeden dan de standaardrekenhoogte van 4m? Zijn de berekeningen voor de hoogte van de geluidsschermen adequaat?	De hoogte van de geluidsschermen is gebaseerd op de geluidbelasting voor mensen, niet voor broedende vogels. De rekenhoogte van 4 meter wordt gehanteerd om een gemiddeld beeld van de effecten op broedvogels te bepalen. Een aantal vogels broedt hoger, anderen lager. Uit de uitgevoerde geluidberekeningen blijkt dat de oppervlakte aan geluidverstoord gebied niet toeneemt ten gevolge van de Ring Utrecht (zie ook paragraaf 5.5.4 in deelrapport Natuur). Voor bosvogels en andere vogels die in deels gesloten vegetatie broeden geldt een drempelwaarde van 42 dB(A). Boven deze drempelwaarde kan verstoring optreden van de vocale communicatie en neemt de dichtheid aan broedvogels af. Toename aan verkeer over de Ring Utrecht leidt in principe tot een toename aan geluidproductie, maar er worden ook veel geluid reducerende maatregelen getroffen. Voor Amelisweerd is hierbij de overkapping van de bak het meest relevant. Per saldo blijft de oppervlakte EHS met een geluidbelasting boven de 42 dB(A) bij Amelisweerd vrijwel gelijk in het tracébesluit-ontwerp in vergelijking tot de referentiesituatie.
	17	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.
	18	Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.	De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de

			Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.
	21	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.
ZWE-00122	4	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan EHS-compensatie (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van EHS zal plaatsvinden. In het tracébesluit is aangegeven hoeveel oppervlakte EHS hier gecompenseerd zal worden.
ZWE-00123	2	De werkzaamheden naast de bak bij Nieuw-Amelisweerd leiden naar te vrezen valt tot veranderingen in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
	5	De voortplanting van vogels wordt verstoord als zij in het broedseizoen worden blootgesteld aan meer geluid dan 42 dB. Heeft u bij de vaststelling van de hoogte van de geluidsschermen rekening gehouden met het feit dat vele bosvogels hoger broeden dan de standaardrekenhoogte van 4m? Zijn de berekeningen voor de hoogte van de geluidsschermen adequaat?	De hoogte van de geluidsschermen is gebaseerd op de geluidbelasting voor mensen, niet voor broedende vogels. De rekenhoogte van 4 meter wordt gehanteerd om een gemiddeld beeld van de effecten op broedvogels te bepalen. Een aantal vogels broedt hoger, anderen lager. Uit de uitgevoerde geluidberekeningen blijkt dat de oppervlakte aan geluidverstoord gebied niet toeneemt ten gevolge van de Ring Utrecht (zie ook paragraaf 5.5.4 in deelrapport Natuur). Voor bosvogels en andere vogels die in deels gesloten vegetatie broeden geldt een drempelwaarde van 42 dB(A). Boven deze drempelwaarde kan verstoring optreden van de vocale communicatie en neemt de dichtheid aan broedvogels af. Toename aan verkeer over de Ring Utrecht leidt in principe tot een toename aan geluidproductie, maar er worden ook veel geluid reducerende maatregelen getroffen. Voor Amelisweerd is hierbij de overkapping van de bak het meest relevant. Per saldo blijft de oppervlakte EHS met een geluidbelasting boven de 42 dB(A) bij Amelisweerd vrijwel gelijk in het tracébesluit-ontwerp in vergelijking tot de referentiesituatie.
ZWE-00124	2	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerp-snelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km	De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en

	<p>per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.</p>	<p>beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>
3	<p>Normoverschrijding is volgens de MER niet te verwachten. Wel nemen de totale emissies volgens de effectanalyse (paragraaf 8.3) bijna 4% toe (ontwerp-tracébesluit tov autonoom). Uit tab 8.4 blijkt echter dat voor elk deelgebied de percentages veel hoger liggen. Hoe kan dan de stijging in het totale projectgebied lager dan 4% uitkomen? Hoeveel bedragen de toenames van het ontwerp-tracébesluit ten opzichte van de huidige situatie? Zijn deze binnen de wettelijke grenzen?</p>	<p>De aangehaalde tabel 8.4 geeft aan dat de emissies per deelgebied stijgen met 4 tot 8%. Het juridisch voorgeschreven studiegebied voor luchtkwaliteit, vanaf de voorafgaande tot en met de eerstvolgende aansluiting op de wegaanpassing, is echter groter dan het totaal van de vier deelgebieden (het plangebied). In het studiegebied buiten het plangebied is de toename van de emissie veel geringer, waardoor de toename in het gehele studiegebied kleiner is dan 4%. In hoofdstuk 8 van het milieueffectrapport worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030, na realisatie van het project, sprake van een afname. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Na realisatie van het project (2026) zal door de jaarlijkse monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) getoetst worden aan de dan geldende normen. Indien de dan geldende normen worden overschreden zullen extra maatregelen worden genomen.</p>
4	<p>Het geluidsscherm langs het volkstuintencomplex ATV Stadion is gepland als 2 m hoog. Dat is te laag om depositie van roet te voorkomen. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Als de verbreding niet doorgaat, en ook als de verbreding wel doorgaat, is het nodig het scherm te verhogen tot 4 meter.</p>	<p>Op dit moment is geen scherm tussen de A27 en het volkstuintencomplex aanwezig. In de toekomstige situatie is er een scherm, en bovendien zijn de emissies dan lager dan nu, vanwege het schoner worden van het autoverkeer. Dat geldt voor de situatie zonder en met project. De verontreiniging van groenten, fruit, of tuinen zal in de toekomstige situatie dus niet ernstiger zijn dan momenteel. Waar het momenteel niet mogelijk is om pesto te maken uit zevenblad zal dat in 2030 waarschijnlijk ook nog zo zijn.</p>
5	<p>Op diverse plaatsen worden in de plannen bomenrijen, soms zelfs in meerdere lagen, verwijderd. In het RIVM rapport "Het effect van vegetatie op de luchtkwaliteit, Update 2011", RIVM Rapport 680705019/2011 van J. Wesseling, S. van der Zee (GGD Amsterdam) en A. van Overveld wordt op de situatie van bomen langs een snelweg ingegaan.</p> <p>In het rapport is in sectie 4.5 voor een schematische situatie onderzocht wat het effect is van een aaneengesloten bomenrij langs een snelweg. Het effect van de bomenrij plus ondergroen is dat de concentraties op en direct naast de weg iets toenemen en de concentraties op grotere afstand iets afnemen omdat de luchtstroom omhoog wordt gestuwd. Hierbij is het eventuele effect van depositie van fijnstof op de bomen nog niet in rekening gebracht. Hoewel niet onderzocht, mag worden aangenomen dat meerdere boomrijen dit afschermdende effect versterken. Evenzo zal het verwijderen van bestaande bomenrijen naast een snelweg het opstuwende/afschermende effect van de bomenrijen naar verwachting verminderen en in hogere bijdragen van de emissies van het wegverkeer in de omgeving resulteren.</p> <p>In het InnovatiePlatform Luchtkwaliteit (IPL) van RWS is het effect van groen langs wegen ook onderzocht en samengevat in "Toepassingsadvies Vegetatie, Het advies t.a.v. de toepassing van vegetatie ter verbetering van de luchtkwaliteit langs snelwegen, Rapportnummer IPL-2b". In het advies van het IPL wordt ook op de mogelijke afschermdende werking van groenstroken op grotere afstanden tot de weg gewezen. Tevens wordt gewaarschuwd voor potentieel negatieve effecten op kortere afstanden achter de vegetatie. Bij het uitdunnen van een bestaande groenstrook is het denkbaar dat mogelijke kleine positieve effecten teniet worden gedaan en dat negatieve effecten gaan optreden.</p>	<p>In 2009 is met het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) gezocht naar innovatieve oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit langs het rijkswegennet. Binnen het IPL zijn op basis van internationaal literatuur- en laboratoriumonderzoeken alle kansrijke maatregelen voor de verbetering van luchtkwaliteit onderzocht. De kennis is opgedaan binnen grootschalige praktijkonderzoeken die binnen het innovatieprogramma zijn uitgevoerd. Het gaat om het effect van schermen, vegetatie, overkappingen van de weg, inclusief luchtbehandeling en Dynamisch Verkeersmanagement. Informatie over de resultaten van vegetatie kunt u vinden op de site: https://www.rijksoverheid.nl/zoeken?trefwoord=ipl+vegetatie. Uit het IPL onderzoek blijkt dat bomen en struiken weinig positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de Rijksweg. In het NSL rekenmodel luchtkwaliteit wordt rekening gehouden met bomen langs wegen in alleen binnenstedelijke situaties. Voor stedelijke wegen is een bomenfactor opgenomen in het rekenmodel. Dit in tegenstelling tot rijkswegen in buiten stedelijk gebied met weinig bebouwing, waar geen bomenfactor voor is opgenomen. Binnenstedelijke wegen met aan beide zijden een bomenrij hebben een negatief effect op de luchtkwaliteit, omdat uitlaatgassen onder het bladerdak blijven hangen. Het bepalen van het effect van het toepassen van vegetatie op schermen langs rijkswegen is (nog) niet mogelijk met het NSL rekenmodel.</p> <p>In het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) van het project Ring Utrecht is vegetatie meegenomen als innovatieve maatregel voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Op veel plaatsen is onderzoek gaande naar het reinigen van emissies van het wegverkeer door toevoegingen aan geluidschermen of kunstwerken. Dit kunnen specifieke katalysatoren of specifieke planten zoals een groenblijvende klimop zijn. Een recent voorbeeld hiervan is de Wall4Life. Locaties waar dergelijke maatregelen, indien gebleken effectief, specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven en geluidschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het MMA een filterende</p>

			toevoeging aan de geluidschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen.
	6	Wij verzoeken een degelijk onderzoek naar de luchtkwaliteit en zonodig om passende maatregelen om deze op peil te houden en zo mogelijk te verbeteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.
	8	De hoge geluidsbelasting treft niet alleen specifiek mijn woning maar de gehele buurt. Doordat op bepaalde plekken de geluidsbelasting toeneemt, vermindert het woongenot in de wijk. Ook zal het mogelijk gevolgen hebben voor de (economische) waarde van de woningen. Wij verzoeken derhalve om een volledig en adequaat geluidscherm.	In de paragraaf 2.5 Geluid van de Nota van Antwoord wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op de wijk Lunetten.
ZWE-00125	1	<p>Onderwerp: De Stichting tot behoud van het Prinsenlaantje en ommelanden (SBP) is een stichting, die is opgericht door burgers van de gemeente De Bilt (burgerinitiatief), gericht op het behoud, verantwoord beheer en zo mogelijk herstel van de groene ruimte rondom het dorp Maartensdijk. Daar de rijksweg A27 als ook de provinciale weg N234 in ons aandachtsgebied ligt, is SBP belanghebbende.</p> <p>Onjuistheden: Uitbreiding wegnen; Er zijn aantoonbaar verschillen tussen de plannen van RWS A27/A01 en dit ontwerp-tracébesluit. Wij hebben hoofdzakelijk gekeken naar de A27 Noord (afslag Utrecht Noord - afslag N234)</p> <p>-RWS A27/A01 gaat uit van 2*3 rijstroken + 2*1 in- en/of uitvoegstrook . Het ontwerp-tracébesluit gaat uit van 2*4 rijstroken + 2*2 in- en/of uitvoegstrook. Dit houdt in dat, mocht uw besluit doorgang vinden, het betreffende tracé binnen 3 jaren na uitvoering plan A27/A01 wederom op de schop genomen moet worden</p> <p>-RWS A27/A01 heeft een uitgewerkt plan inzake de herinrichting van het viaduct N234/A27. In uw besluit zien wij daar niets van terug.</p>	Er zijn inderdaad verschillen tussen het tracébesluit van A27/A1 en het ontwerp-tracébesluit van de Ring Utrecht. Het project A27/A1 bouwt de eerste fase, inclusief de aanpassing van het viaduct N234/A27. Dat is het startpunt voor het project Ring Utrecht. Het is inderdaad juist dat daarmee de eindsituatie in 2 fasen zal worden aangelegd.
	2	In uw besluit vertonen de geluidswering langs de A27 t.p.v. Voordaan (oost) en de Wilhelminaweg (west) verschillen t.a.v. de plannen van RWS A27/A01. O.i dienen, bij de berekening van de demping geluidintensiteit, te worden uitgegaan van uw besluit (worse case) en niet van de berekening van RWS A27/A01. Een tussen oplossing bij uitvoering plan A27/A01 lijkt ons ongewenst, geldverspilling en geeft wrijving tussen uw dienst en belanghebbenden.	<p>In Groenekan is sprake van overlap van twee projecten: Ring Utrecht en A27/A1, waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer is dan als er slechts een project zou zijn geweest. Dit geldt voor het gedeelte tussen aansluiting Utrecht-Noord en aansluiting Bilthoven. Voor het project A27/A1 is het tracébesluit genomen en onherroepelijk geworden. Daarmee zijn de te nemen maatregelen voor dit project inzichtelijk. Het tracébesluit van het project Ring Utrecht voorziet in het ombouwen van de spitsstrook in noordelijke richting naar een volwaardige vierde rijstrook. Bovendien worden er geluidsmaatregelen getroffen onder andere in de vorm van ophoging van het scherm van de A27/A1 aan de westzijde van de snelweg.</p> <p>Op dit moment wordt voorzien dat er aan dit gedeelte van de A27 tweemaal gebouwd zal gaan worden. Dit brengt zoals u aangeeft tweemaal bouw hinder met zich mee. Met de aannemer van het project A27/A1 wordt momenteel overlegd om te zien of er een efficiëntieslag gemaakt kan worden, zodat de dubbele bouw hinder zoveel mogelijk beperkt wordt.</p> <p>Ter hoogte van Groenekan worden de geluidbeperkende maatregelen in het project Ring Utrecht inderdaad uitgebreid ten opzichte van de maatregelen die in het tracébesluit A27/A1 zijn opgenomen. Ten westen van de A27 wordt het scherm uit dat tracébesluit verhoogd, ten oosten van de A27 wordt nu ook het bestaande scherm bij Groenekan vervangen en worden de schermen uitgebreid.</p>
	4	<p>Over het hoofd gezien belang: faunapassages nabij aansluiting N234;</p> <p>-In uw besluit wordt de duiker van de watergang Nieuwe Wetering aangemerkt als zijnde een faunapassage. Geen van uw medewerkers kon duidelijk maken, hoe de huidige situatie is, hoe de nieuwe situatie wordt en voor welke diersoorten deze passage bedoeld is. Tevens dient de voornoemde aanpassing bij realisatie A27/A01 te worden uitgevoerd. Gezien de lengte van de faunapassage (2*5 rijstroken + spoorlijn) dient o.i. een licht- en luchtopening (hof) t.p.v. de middenberm gemaakt te worden.</p> <p>-De faunapassage eindigt aan de westzijde A27 op het voormalige terrein RWS voor wegzoutopslag. Het terrein wordt al jaren niet gebruikt en is, in combinatie met de</p>	<p>De door inspreker genoemde duiker bestaat uit twee buizen. Een daarvan zal worden aangepast tot faunapassage door middel van het aanbrengen van een looprichel, waardoor de duiker een functie krijgt als faunapassage. Diersoorten waarvoor deze faunapassage is bedoeld zijn das, kleine zoogdieren, amfibieën en ringslang.</p> <p>Aanpassing van de duiker als onderdeel van project Verbreding A27/A1 is niet mogelijk. Dit project bevindt zich inmiddels in de realisatiefase.</p> <p>In het kader van project A27/A1 wordt een dassentunnel aan de noordzijde van het viaduct N234 (Nieuwe Weteringseweg) aangelegd. De bestaande dassentunnel van aaneengesloten betonnen rioleringsbuizen zal worden verwijderd.</p>

	<p>faunapassage, geschikt voor bestemming "natuur". -In uw besluit wordt de dassenpassage over het viaduct N234/A27 gehandhaafd. RWS A27/01 is van mening dat een dassentunnel onder de A27 (noordelijk van het viaduct) de voorkeur heeft. Dit wordt mede ingegeven door de herinrichting van het viaduct N234. -De dassen werkgroep Utrecht & 't Gooi heeft de deskundigheid om u, over het bovenstaande, gedegen te adviseren. (info@dassenwerkgroep utrecht.nl) geluidswering;</p>	<p>Voor het voormalig zoutterrein is reeds een bestemming, omvorming voor natuur in het kader van project Ring Utrecht is niet mogelijk.</p>
6	<p>fijnstof; -In de rapporten behorende bij uw besluit blijkt duidelijk dat geluidsschermen als ook beplanting de verspreiding van fijnstof beperkt. Mede daarom zijn wij van mening dat de inplant van bosschages langs de gehele A27 noodzakelijk is. -In uw besluit is, t.b.v. afvang van fijnstof, ter hoogte van het viaduct N234 (oost) een bosje geprojecteerd. Wij zijn van mening dat een gelijksoortig bosje ook aan de noordzijde van de aansluiting N234 gerealiseerd dient te worden. Dit bosje camoufleert dan gelijktijdig de uitgang van de dassentunnel.</p>	<p>In 2009 is met het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) gezocht naar innovatieve oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit langs het rijkswegennet. Binnen het IPL zijn op basis van internationaal literatuur- en laboratoriumonderzoeken alle kansrijke maatregelen voor de verbetering van luchtkwaliteit onderzocht. De kennis is opgedaan binnen grootschalige praktijkonderzoeken die binnen het innovatieprogramma zijn uitgevoerd. Het gaat om het effect van schermen, vegetatie, overkappingen van de weg, inclusief luchtbehandeling en Dynamisch Verkeersmanagement. Informatie over de resultaten van vegetatie kunt u vinden op de site: https://www.rijksoverheid.nl/zoeken?refwoord=ipl+vegetatie. Uit het IPL onderzoek blijkt dat bomen en struiken weinig positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de Rijksweg. In het NSL rekenmodel luchtkwaliteit wordt rekening gehouden met bomen langs wegen in alleen binnenstedelijke situaties. Voor stedelijke wegen is een bomenfactor opgenomen in het rekenmodel. Dit in tegenstelling tot rijkswegen in buiten stedelijk gebied met weinig bebouwing, waar geen bomenfactor voor is opgenomen. Binnenstedelijke wegen met aan beide zijden een bomenrij hebben een negatief effect op de luchtkwaliteit, omdat uitlaatgassen onder het bladerdak blijven hangen. Het bepalen van het effect van het toepassen van vegetatie op schermen langs rijkswegen is (nog) niet mogelijk met het NSL rekenmodel. In het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) van het project Ring Utrecht is vegetatie meegenomen als innovatieve maatregel voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Op veel plaatsen is onderzoek gaande naar het reinigen van emissies van het wegverkeer door toevoegingen aan geluidsschermen of kunstwerken. Dit kunnen specifieke katalysatoren of specifieke planten zoals een groenblijvende klimop zijn. Een recent voorbeeld hiervan is de Wall4Life. Locaties waar dergelijke maatregelen, indien gebleken effectief, specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven en geluidsschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het MMA een filterende toevoeging aan de geluidsschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen.</p> <p>Het toevoegen van bosschages aan het project gebeurt niet (alleen) vanuit overwegingen van luchtkwaliteit maar is het gevolg van een afweging van meerdere aspecten, waaronder ruimtelijke kwaliteit en landschap. Deze afweging is weergegeven in het landschapsplan. Op deze locaties zijn tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit geen extra bosschages toegevoegd.</p>
ZWE-00126	<p>1 Ik woon in de wijk Voordorp op 65 meter vanaf de snelweg. Al 23 jaar leef ik in de herrie van het autoverkeer en maak ik me zorgen over de luchtkwaliteit. Door de aanleg van twee extra rijstroken op de A27 langs Voordorp en door de vele extra rijbanen op het traject langs Rijnsweerd en Lunetten verwacht ik meer autoverkeer en dus meer luchtverontreiniging (fijnstof en roet). Wellicht is het effect van een verbreding op de korte termijn filevermindering, maar deze winst zal snel teniet gedaan worden door de aanzuigende werking van meer auto's, met name in de spits. <i>Ik vind het een wrange keuze dat de regering de gezondheid van de Utrechtse bewoners opoffert voor een of twee minuten tijdwinst voor de langrijdende automobilist!</i> Aangezien de werkelijke uitstoot van diverse soorten auto's en vrachtauto's hoger is dan in de papieren testen wordt voorgeschoteld maak ik me zorgen over zowel de huidige als de toekomstige luchtverontreiniging. Tegen deze verontreiniging worden geen beschermende maatregelen voorgesteld in het OTB. Ook worden de te verwachten strengere normen voor de luchtkwaliteit niet doorberekend. Mijn vraag aan u is om deze strenge normen wel op te nemen in het OTB.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer, hoofdstuk 8.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p>

	<p>Bij een keuze voor meer asfalt zijn beschermingsmaatregelen tegen luchtverontreiniging nodig. Ik verzoek u bij het doorgaan van de plannen de geplande geluidsschermen dusdanig uit te laten voeren dat ze meteen vanaf de aanleg ook fijnstof en roet absorberen.</p> <p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit zoals nu voorligt. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>In 2009 is met het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) gezocht naar innovatieve oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit langs het rijkswegennet. Binnen het IPL zijn op basis van internationaal literatuur- en laboratoriumonderzoeken alle kansrijke maatregelen voor de verbetering van luchtkwaliteit onderzocht. De kennis is opgedaan binnen grootschalige praktijkonderzoeken die binnen het innovatieprogramma zijn uitgevoerd. Het gaat om het effect van schermen, vegetatie, overkappingen van de weg, inclusief luchtbehandeling en Dynamisch Verkeersmanagement. Informatie over de resultaten van vegetatie kunt u vinden op de site: https://www.rijksoverheid.nl/zoeken?trefwoord=ipl+vegetatie. Uit het IPL onderzoek blijkt dat alleen schermen een positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de Rijksweg. Ook Dynamisch verkeersmanagement (DVM) waardoor de files verminderen kan een positief effect hebben op de luchtkwaliteit.</p> <p>Op veel plaatsen is onderzoek gaande naar het reinigen van de emissies van het wegverkeer door toevoegingen aan geluidsschermen of kunstwerken. Dit kunnen specifieke katalysatoren of specifieke planten zoals een groenblijvende klimop zijn. Een recent voorbeeld hiervan is de Wall4Life zoals beschreven in hoofdstuk 18 (ontwikkeling van het MMA) in de milieu-effectrapportage Tweede Fase. Bij Noordwijkerhout is in 2013 een pilotscherm geplaatst. Locaties waar de maatregelen specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven én geluidsschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) een filterende toevoeging aan de geluidsschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen bij locaties zoals Voordorp, Maarschalkerweerd (westbaan A27).</p>
<p>2 Volgens het OTB wordt het geluidsscherm langs Voordorp slechts met 1 meter opgehoogd. Het hangt van de bovenwettelijke maatregelen af of er nog meer ophoging zal plaatsvinden. Ik vind die ene meter een erg minimale verhoging van het scherm en verzoek u meer rekening te houden met de gevolgen van de geluidsoverlast voor bewoners langs de snelweg in Voordorp en een hoger scherm aan te laten leggen, zodat we niet afhankelijk zijn van eventuele bovenwettelijke maatregelen.</p> <p>Er is inmiddels veel bekend over de gezondheidsproblemen als gevolg van geluidsoverlast. Welke wetenschappelijke onderzoeken zijn gebruikt in de Planstudies Ring Utrecht? Wat zullen de gevolgen zijn voor de gezondheid van de bewoners naar aanleiding van de geluidsoverlast en de verslechtering van de luchtkwaliteit?</p> <p>In Voordorp-noord ervaren bewoners veel geluidsoverlast vanuit drie bronnen, namelijk de A27, de aantakking aan de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) en de spoorlijn Utrecht-Amersfoort. Dus hoe de wind ook waait, er is bijna altijd lawaai. In het OTB wordt geen rekening gehouden met het feit dat er vanuit drie kanten sprake is van geluidsoverlast. De geluidswal langs de A27 wordt weliswaar enkele meters noordwaarts doorgetrokken, maar dit heft de overlast nauwelijks op. Veel bewoners geven aan last te hebben van het verkeerslawaai vanuit de afslag naar de Noordelijke Randweg Utrecht. Langs deze afslag is geen geluidsbescherming gepland. Mogelijk komt er een geluidswal langs de noordzijde van de afslag om Groenekan te ontlasten. Kunt u garanderen dat er geen weerkaatsing van geluid vanaf dit scherm richting Voordorp-noord plaats gaat vinden?</p>	<p>Het uitgangspunt voor het bovenwettelijk pakket is het samenstellen van een effectief geluidpakket. Hiervoor is gekozen op basis van een bewonersconsultatie die heeft plaatsgevonden in 2013, waar de voorkeur is uitgesproken om het budget voor bovenwettelijke maatregelen hoofdzakelijk aan geluidmaatregelen te besteden. Als het tracébesluit onherroepelijk is, zal het positieve effect van het bovenwettelijk maatregelpakket planologisch worden verankerd door de geluidproductieplafonds te verlagen middels een ambtshalve wijziging.</p> <p>Op www.provincie-utrecht.nl/bwringutrecht vindt u informatie over het definitieve bovenwettelijke maatregelenpakket.</p> <p>Met de geluidbeperkende maatregelen die worden getroffen in het project Ring Utrecht kan bij vrijwel alle woningen worden voldaan aan de geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan. Daar is dus geen sprake van een verslechtering van de geluidssituatie en dus geen verhoogd gezondheidsrisico t.g.v. geluid.</p> <p>Langs de A12, tussen de knooppunten Oudenrijn en Lunetten, wordt bij vrijwel alle woningen met de maatregelen uit het project Ring Utrecht een geluidreductie van 4 dB of meer gehaald en dat is een aanzienlijke verbetering van de geluidssituatie.</p> <p>In het onderzoeksgebied zijn er slechts 60 woningen waar onvoldoende doelmatige maatregelen getroffen kunnen en waar de geluidbelasting met het project hoger is dan op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan, bij 378 geluidgevoelige objecten zal de geluidbelasting als gevolg van de doelmatige maatregelen wel lager zijn dan deze toegestane geluidbelasting maar nog wel hoger dan de streefwaarde voor sanering.</p>

	<p>Ik verzoek u de plannen dusdanig aan te passen dat ook bewoners van Voordorp-noord tegen geluidsoverlast beschermd worden door de aanleg van een geluidsscherm langs de zuidzijde van de afslag naar de NRU.</p>	<p>Voor deze 438 woningen zal na het onherroepelijk worden van het tracébesluit onderzoek gedaan worden naar mogelijke effectieve maatregelen bij de woning (bijvoorbeeld gevelisolatie). In welke mate het resterende geluideffect tot een verhoogd gezondheidsrisico is sterk locatie-afhankelijk waarbij de aanwezigheid van andere bronnen, de hoogte van de totale geluidbelasting en de mate van toename bepalend zijn.</p> <p>De Commissie m.e.r. heeft in haar advies over de milieueffectrapportage aangegeven dat de verschillen qua blootstelling aan geluid gering zijn en dat er daarom geen aanleiding is om dit verder te onderzoeken.</p> <p>Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat met het maatregelenpakket zoals dat is opgenomen in het tracébesluit in Voordorp en de wijken daarachter kan worden voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer. In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt nader ingegaan op de vragen en opmerkingen die in de zienswijzen zijn gesteld ten aanzien van de geluidssituatie in en rondom Voordorp.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p>
4	<p>In het OTB ontbreekt het een en ander aan gedegen onderzoek naar effecten op belangrijke populaties van beschermde dieren, waaronder vleermuizen. Er is onderzoek nodig naar het gebruik door vleermuizen gedurende het héle jaar van bepaalde bomen, verblijfplaatsen en structuren in Amelisweerd en andere gebieden. Evenals een analyse van het mogelijke gebruik van nieuwe bomen als (eeuwen)oude gekapt worden. Zijn er alternatieven voor boombewonende vleermuizen na de kap van de oude bomen in Amelisweerd?</p> <p>Ook kan ik nergens terugvinden welke vleermuissoorten van welke structuren momenteel gebruik maken. Dit is belangrijk om te onderzoeken, omdat er compensatie 'op maat' nodig is voor de diverse vleermuissoorten. Niet alle vleermuissoorten hebben immers baat bij dezelfde inrichting/compenserende maatregelen.</p> <p>In tegenstelling tot wat in het OTB staat gaat er door de snelwegverbreding wel degelijk belangrijk foerageergebied verloren. Dit geldt voor weidevogels (Voorveldse Polder e.o.), alsook voor dassen, vleermuizen en kleine zoogdieren. Dit dient gecompenseerd te worden door bijvoorbeeld de aanleg van nieuwe singels langs lijnvormige elementen als sloten. Als voorbeeld geef ik hier het verdwijnen van de strook ruig grasland tussen Groenekan en Hollandsche Rading. Deze dient gecompenseerd te worden door de aanleg van een houtwal (met vruchtdragende struiken en eiken) aan de oostzijde langs de nieuw te graven bermssloot. Dergelijke singels/houtwallen kunnen als nieuwe trekroute voor vleermuizen gebruikt worden.</p> <p>Ook dienen de te verleggen sloten aangelegd te worden met flauwe oevers waar zich moerasvegetatie kan ontwikkelen zodat hier insecten op afkomen. Dit compenseert deels het grondverlies voor foeragerende dieren die afhankelijk zijn van insecten.</p> <p>Door de verlenging van de huidige faunatunnels op diverse locaties worden deze lang en gevaarlijk voor passerende kleinere dieren als kikkers en muizen. In het rapport ontbreken trouwens gegevens over het gebruik van de faunapassages door hermelijn, bunzing en wezel zoals bij de passage bij de Biltse Rading.</p> <p>De Flora en Faunawet verbiedt het werken in de nacht en het gebruik van verlichting in verband met verstoring van dassenburchten. Vooral bij de aantakking naar de Noordelijke Randweg en de aansluiting Bilthoven is dit van belang. Hier dient in het OTB rekening mee gehouden te worden. Daarnaast pleit ik voor een veilige verbinding (groot oppervlakte droog grond ipv een simpele buis) bij het viaduct Bilthoven/N234 aan de oostzijde, zodat vleermuizen hier ook gebruik van kunnen maken.</p>	<p>Voor wat betreft eventuele effecten op natuur tijdens de bouw zal de opdrachtnemer een ecologisch werkprotocol opstellen. In dit werkprotocol zal door opdrachtnemer worden aangegeven hoe ter plaatse omgegaan dient te worden met aanwezige flora en fauna, op welke manier en in welke periode de werkzaamheden uitgevoerd worden, kortom op welke wijze geborgd wordt dat de werkzaamheden binnen de kaders van de Flora- en faunawet zullen worden uitgevoerd. Een voorwaarde daarbij is de inzet van een deskundige. De Flora- en faunawet verbiedt het verstoren of vernietigen van vaste rust- en verblijfplaatsen zoals foerageergebied en/of migratieroutes. Zulke effecten zullen voorkomen worden. Indien dit onmogelijk blijkt, zal met behulp van een ontheffing moeten worden gewerkt.</p> <p>Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermde Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de nota van wijziging bij het tracébesluit.</p> <p>Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen.</p> <p>Er is niet voor alle diersoorten afzonderlijk bepaald wat het verlies aan foerageergebied is. Het algemene effect van verlies aan areaal is samengevat in het criteria ruimtebeslag EHS en ruimtebeslag bos/stedelijk groen in het deelrapport natuur.</p> <p>In 2012 en 2013 heeft Bureau Mulder de dassenpopulatie tussen Groenekan en Hilversum in kaart gebracht. Hieruit is een gedetailleerd beeld ontstaan over het gebruik van de dassentunnels en van het gebied. In de invloedssfeer van de A27 liggen veel belangrijke dassenburchten en nog meer kleine burchten (bijburchten). Er is echter geen sprake van ruimtebeslag op bestaande burchten. Ook de burcht in het talud van de N234, die volgens de gegevens van Rijkswaterstaat inderdaad volop in gebruik is, valt niet onder het ruimtebeslag van de wegverbreding. Dassen hebben voldoende burchten en bijburchten in hun territorium en slapen ook uit zichzelf regelmatig op verschillende plekken. Alleen op wegbermen is er deels sprake van ruimtebeslag. Daar wordt enkel incidenteel gefoerageerd en wordt niet gezien als vaste rust- of verblijfplaats. Het netwerk aan leefgebieden blijft ondanks de wegverbreding in stand en de mogelijkheid tot uitwisseling wordt versterkt door aanleg van een extra faunavoorziening onder viaduct Groenekaneweg en onderlangs het spoorviaduct in de spoorlijn Utrecht-Amersfoort en door diverse maatregelen ter verbetering van bestaande faunavoorzieningen in het gebied tussen Utrecht-Noord en afrit Bilthoven (zie paragraaf 6.1.3 Mitigatie- en compensatieplan).</p>

			<p>Het belang van natuurvriendelijke oevers is onderkend. Waar ruimte beschikbaar is en dit ecologisch zinvol is, worden watergangen in het plangebied van de Ring Utrecht voorzien van de door u gewenste natuurvriendelijke oevers met een flauw talud. De watergangen met natuurvriendelijke oevers kunt u terugvinden op de kaarten bij het landschapsplan. In zijn algemeenheid werken faunapassages ook voor kleine marterachtigen.</p>
5	<p>Een maatregel als het kappen van eeuwenoude bomen in Amelisweerd kan niet gecompenseerd worden. En zeker niet door hier en daar wat jonge bomen neer te zetten buiten Amelisweerd. Dat doet geen recht aan de beleving en de cultuurhistorische waarden van dit fraaie rivierbos. Er dient veel beter onderzoek gedaan te worden naar de compensatie voordat de plannen uitgevoerd kunnen worden.</p>		<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p> <p>Conform de Tracéwet kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van Ecologische Hoofdstructuur (EHS) zal plaatsvinden. In het tracébesluit is exact aangegeven waar en met welke oppervlakte de EHS gecompenseerd zal worden. Zie ook hiervoor de nota van wijziging.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.(2.8.2 Amelisweerd)</p> <p>Er is zorgvuldig gekeken naar geschikte bos- en natuurcompensatie terreinen van voldoende omvang en kwaliteit. Zie hiervoor de deelrapportage mitigatie en compensatieplan en de aanscherpingen hierop in de Nota van Wijziging. De nieuwe aanplant wordt robuust en zorgvuldig uitgevoerd.</p>
6	<p>In de toelichting bij het Ontwerp Tracé Besluit wordt beweerd dat het verkeer in de bak bij Amelisweerd blijft groeien. Maar het gaat uitiendelijk om de intensiteit tijdens de spits, want het argument voor de verbredingsplannen is immers dat er geen files meer in de spits mogen ontstaan. De RDW heeft tellingen uitgevoerd waaruit blijkt dat die intensiteit in 2015 zelfs lager lag dan het jaar daarvoor. Dit wordt veroorzaakt doordat automobilisten de spits mijden zodra dit mogelijk is. Spitsmijden is toch wat we willen?! Waarom dan nu diezelfde automobilisten verleiden om toch maar weer in de spits te gaan rijden? Dit regeringsbeleid is op zijn minst merkwaardig te noemen.</p> <p>Het CPB heeft geadviseerd dit project uit te stellen, want de kosten-batenanalyse pakt nadelig uit. Ik vind het onbegrijpelijk dat een dergelijk project wordt overwogen zonder dat duidelijk is hoe de economie zich zal gaan ontwikkelen! Van regeringsbeleid verwacht ik dat het toekomstbestendig is. Het inzetten op verbreding van snelwegen is hier niet bepaald een goed voorbeeld van. Het is het verplaatsen van een probleem. Er zijn voldoende én goedkopere én toekomstbestendige én gezondere alternatieven die de bereikbaarheid van de regio Utrecht wel garanderen. Ik verzoek u deze grondig te laten onderzoeken opdat ónze 1,2 miljard euro beter besteed gaat worden!</p>		<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.3 verschuiven van knelpunten).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.1 verkeersprognoses, huidige situatie groei verkeer).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (advies centraal planbureau).</p> <p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit zoals nu voorligt. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast.</p>
ZWE-00129	3	<p>Volgens mij is het belang van de bewoners van Utrecht-oost deels over het hoofd gezien, omdat er bijna alleen gekeken wordt naar het compenseren van de toename van hinder van geluid, terwijl</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.2 tunnels).</p>

		<p>de impact van de wegverbreding veel groter is. Het zou de minister sieren als er niet alleen gekeken wordt naar compensatie, maar dat zij een groter bedrag dan 15 mln. beschikbaar zou stellen om de inpassing van de weg kwalitatief goed te maken. Het belang van dit gebied voor Utrecht is veel meer waard dan 15 mln. Neem de tunnelbak van de A2 als voorbeeld. Dan doe je wat voor de toekomst van de stad en haar omgeving !. Iedereen weet dat het geluid van een rijksweg langs/door de stad niet alleen een kwestie is van dBa's, maar ook van beleving. En dat geldt zeker voor Amelisseweerd/Rhijnauwen dat bijna een stadspark is en daarmee van groot belang voor de stad en haar inwoners.</p> <p>Geraakt in belang: Ja, als frequent bezoeker van de landgoederen zal ik last krijgen van de impact van de verbreedde weg.</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de aanvullende inpassingsmaatregelen die in het tracébesluit worden getroffen, die tevens een positief effect op de geluidssituatie in Amelisseweerd hebben.</p> <p>De 15 miljoen is beschikbaar gesteld voor bovenwettelijke (geluid)maatregelen. Het is niet zo dat alleen deze 15 miljoen voor inpassingsmaatregelen zijn. In het project Ring Utrecht zijn inpassende maatregelen opgenomen op diverse aspecten (geluid, natuur, inpassing) volgens de diverse wettelijke regelingen daarvoor.</p>
ZWE-00131	1	<p>Participant woont langs de A12 ter hoogte van de fietsbrug aan de westkant van het knooppunt Lunetten. In de huidige situatie heeft participant veel geluidsoverlast van de A12, omdat de geluidswerende schermen ter hoogte van de fietsbrug op enkele punten zijn onderbroken. Dit wordt verergerd door de wind die vaak uit het zuidwesten waait. Het geluid wordt als het ware naar de woning van participant toegeblazen. In de nieuwe situatie, wordt het geluidsscherm eveneens onderbroken voor de fietsbrug.</p> <p>De situatie zou sterk kunnen verbeteren indien het geluidsscherm doorloopt, zonder onderbreking, waarbij de fietsbrug door het geluidsscherm heen loopt. Als voorbeeld noemt participant de fietsbrug over de A2 bij Maarsse.</p>	<p>Het voorstel is overgenomen; er is besloten het geluidsscherm door te laten lopen en de fietsbrug er door heen zal lopen. In de Nota van Wijziging bij het tracébesluit is deze wijziging opgenomen.</p>
ZWE-00132	2	<p>Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.</p>	<p>De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p> <p>Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>
	6	<p>Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.</p>	<p>In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt.</p> <p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>
	7	<p>Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidsscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.</p>	<p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidsscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West.</p> <p>De bouw van het 7 meter hoge geluidsscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidsscherm is daarin geoordeeld dat dit</p>

		<p>negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd.</p> <p>Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>
8	<p>De voortplanting van vogels wordt verstoord als zij in het broedseizoen worden blootgesteld aan meer geluid dan 42 dB. Heeft u bij de vaststelling van de hoogte van de geluidsschermen rekening gehouden met het feit dat vele bosvogels hoger broeden dan de standaardrekenhoogte van 4m? Zijn de berekeningen voor de hoogte van de geluidsschermen adequaat?</p>	<p>De hoogte van de geluidsschermen is gebaseerd op de geluidbelasting voor mensen, niet voor broedende vogels. De rekenhoogte van 4 meter wordt gehanteerd om een gemiddeld beeld van de effecten op broedvogels te bepalen. Een aantal vogels broedt hoger, anderen lager.</p> <p>Uit de uitgevoerde geluidberekeningen blijkt dat de oppervlakte aan geluidverstoord gebied niet toeneemt ten gevolge van de Ring Utrecht (zie ook paragraaf 5.5.4 in deelrapport Natuur). Voor bosvogels en andere vogels die in deels gesloten vegetatie broeden geldt een drempelwaarde van 42 dB(A). Boven deze drempelwaarde kan verstoring optreden van de vocale communicatie en neemt de dichtheid aan broedvogels af. Toename aan verkeer over de Ring Utrecht leidt in principe tot een toename aan geluidproductie, maar er worden ook veel geluid reducerende maatregelen getroffen. Voor Amelisweerd is hierbij de overkapping van de bak het meest relevant. Per saldo blijft de oppervlakte EHS met een geluidbelasting boven de 42 dB(A) bij Amelisweerd vrijwel gelijk in het tracébesluit-ontwerp in vergelijking tot de referentiesituatie.</p>
9	<p>De werkzaamheden naast de bak bij Nieuw-Amelisweerd leiden naar te vrezen valt tot veranderingen in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren.</p>	<p>Als onderdeel van het hydrologisch onderzoek is een risicoanalyse uitgevoerd naar de risico's en gevolgen van werkzaamheden aan de folie (zie paragraaf 5.6 hydrologisch onderzoek). Hieruit blijkt dat alleen bij significante aantasting van de folie (volledige verwijdering folie over meerdere m2) er een merkbare invloed valt te verwachten op het grondwatersysteem buiten de folie. Daar waar het diepe grondwatersysteem (watervoerend pakket) aan de bovenzijde begrensd wordt door een deklaag met een oppervlaktewatersysteem worden de effecten op het ondiepe grondwater nog gedompt.</p> <p>De Commissie voor de milieu-effectrapportage heeft in haar advies aangegeven dat zij adviseren om in de uitvoeringsfase de effecten op grondwater goed te monitoren en waar nodig apparatuur achter de hand te houden om terug te bemaalen. Dit advies is overgenomen.</p> <p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>

	10	Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.
	11	Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.	Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken is het in enkele gevallen noodzakelijk om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde. Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.
ZWE-00133	5	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan EHS-compensatie (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van EHS zal plaatsvinden. In het tracébesluit is aangegeven hoeveel oppervlakte EHS hier gecompenseerd zal worden.
	7	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.
ZWE-00134	1	Op iedere weg in of langs een stad wordt steeds vaker een snelheidsbeperking gebruikt. Voor de weg langs Lunetten is dit nog niet het geval. Overkapping zou de beste oplossing zijn als het gaat om vermindering van de vervuiling qua lucht en geluid.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.3 glazen overkapping). Op de parallelbaan van de A12 bij Lunetten geldt een maximumsnelheid van 80 km/uur. Op de hoofdbaan van de A12 en op de A27 bij Lunetten is dit 100 km/uur. In het tracébesluit wordt geen snelheidsverhoging of verlaging voorzien.
ZWE-00135	1	Het open en kleinschalig agrarisch weidelandchap gelegen tussen de landgoederen Vollenhove, Oostbroek en Sandwijk, door u omschreven als de `stepping stones` van de Ecologische Hoofd Structuur (EHS), maakte vroeger deel uit van het waterschap de Biltse Grift. Eén van de daar gelegen boerderijen, genaamd Bureveld I, kon door de familie xxx in 1975 worden aangekocht en ontwikkeld tot het huidige landgoed Klein Bureveld I. Het is nog steeds een "working farm" maar	Mede naar aanleiding van de vele zienswijzen op dit punt is de inpassing van de EHS-compensatie in dit deelgebied aangepast. De nu voorziene inrichting is beschreven in de Nota van Wijziging en het tracébesluit. De belanghebbenden in het gebied zijn betrokken bij deze aanpassing. De boomcompensatie is beperkt tot een strook die de A28 afschermt, de totale oppervlakte aan compensatie is verminderd en de omvang van het beoogde werkterrein is sterk beperkt.

	<p>door planmatige aanplant van o.a. boomgroepen, houtsingels, oprijlaan, knotwilgen, hoogstamboomgaard en recentelijk (2007) aanleg van (nieuwe) natuur inclusief poel ontstond een landgoed dat in 2010 officieel werd erkend in de zin van de NSW 1928. Als zodanig vormt het de 4e "stepping Stone" van de EHS en voldoet zo aan alle eisen die mogelijkerwijs aan de EHS kunnen worden gesteld. Aanvullende bomenaanplant is overbodig en brengt slechts schade toe aan het oorspronkelijke en erkende plan.</p> <p>Landgoed: Sinds 1975 zorgvuldige opbouw landgoed Klein Bureveld 1 circa 6,2 Hectare , kadastraal bekend als de bilt C 1886, 1018, 1600 en 2078. Landgoed bestaat o.a. uit oprijlaan met monumentale bomen, diverse boomgroepen, houtsingels met knotwilgen en hoogstamboomgaard. T.b.v. EHS is ruim een halve hectare (nieuwe) natuur (2007) gecreëerd. De variatie en verhouding van de beplanting van het landgoed is geheel conform de eisen die gesteld kunnen worden aan een landgoed in de zin van NSW 1928. Zodoende is het landgoed Klein Bureveld I in april 2010 aangemerkt als landgoed in de zin van de NSW 1928.</p> <p>Agrarisch gebruik: Sinds de aankoop in 1975 beweiding door kudde schapen, inscharen van vee van buurbedrijven en winning van ruwvoer (kuilgras/ hooi). Tevens een hoogstamboomgaard (60 stuks) oude rassen appels en peren.</p> <p>Bezwaar: In OTB wordt aangegeven dat een deel van het landgoed (ruim 1 hectare groot, Kadastraal de Bilt C 1886) binnen de grens van het OTB valt. Blijkens reeds gevoerde inventarisatiegesprekken wil RWS deze grond gebruiken om de elders te kappen bomen te compenseren d.m.v. bomenaanplant alhier. Bovenvermeld gedeelte van landgoed is voor de helft al ingericht met (nieuwe) natuur en poel. De andere helft is noodzakelijk voor agrarisch gebruik. Hier kunnen dus geen bomen meer worden geplant.</p>	
2	<p>Blijkens opgave van RWS zal de geluidsbelasting (57 db) gelijk blijven na uitvoering van het project ter plaatse. Tevens zal mogelijk een geluidsscherm geplaatst worden aan de Uithofzijde van de A 28. De geluidseffecten hiervan zijn mijns inziens op voorhand niet duidelijk en dit verdient aandacht i.v.m. de leefbaarheid van ons woonperceel Universiteitsweg 12, De Bilt. Mogelijke geluidstoename is voor ons niet acceptabel.</p>	<p>De nieuw te plaatsen geluidschermen in het project Ring Utrecht zullen in het deel ten zuiden van de aansluiting Utrecht-Noord 10 graden achteroverhellend worden geplaatst, gezien vanaf de wegzijde. Een dergelijke plaatsing zorgt ervoor dat het gereflecteerde geluid de woningen aan de overzijde niet of nauwelijks bereikt. Daarnaast zullen de niet-doorzichtige panelen in deze schermen worden uitgevoerd in een geluidsabsorberend materiaal, waardoor de reflecties nog minder zullen zijn.</p> <p>Op de delen waar de schermen transparant worden uitgevoerd, aan weerszijden van de A12 vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, kan geen absorberend materiaal worden toegepast. Uit aanvullend onderzoek, zie bijlage 6 van het Deelrapport Specifiek, is gebleken dat het transparant, reflecterend uitvoeren van deze schermen niet leidt tot toenames van de geluidbelasting aan de overzijde.</p> <p>Bij de toetsing van de toekomstige situatie met het project Ring Utrecht is uitgegaan van geluidschermen die 80% van het geluid absorberen en dus 20% van het geluid reflecteren. De in het tracébesluit berekende geluidbelastingen zijn inclusief deze reflectiebijdrage vergeleken met de toetswaarden en op basis van die toetsing zijn de doelmatige geluidbeperkende maatregelen vastgesteld.</p> <p>Het effect van de geluidreflectie in de totale geluidbelasting is gering en kan door het toepassen van geluidbeperkende maatregelen zoals een stiller wegdek ruimschoots worden gecompenseerd.</p> <p>Zoals door inspreker aangegeven zal de geluidbelasting met het project Ring Utrecht niet hoger zijn dan de geluidbelasting die is toegestaan volgens de huidige geluidproductieplafonds. Het effect van de geringe reflectie van geluid in de schermen aan de overzijde van de weg is daarin meegenomen.</p>
3	<p>De geplande aanleg van het werkterrein RWS op grond van onze burens, zal een ernstige aantasting van ons woongenot gedurende zeer lange tijd (projectduur is 8 jaar!) teweeg brengen. Dit omdat de voorgenomen locatie van het werkterrein in nabijheid van de woning is.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de</p>

	<p>Daarnaast sluiten wij ons geheel aan bij de visie van de gemeente de Bilt. Het werkterrein moet niet ten westen van het Uppsalla pad (snelfietspad met duizenden gebruikers per dag) aangelegd worden en bij voorkeur tussen de A 28 en de nieuwe afslag De bilt/ Uithof, richting Breda. Dit ter vermindering van een langdurige onderbreking van de EHS met mogelijke desastreuze gevolgen voor flora en fauna.</p>	<p>aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken.</p> <p>Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen.</p> <p>Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijzigingen. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>Tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken. Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen. Dat geldt ook voor het werkterrein in de oksel van de A28 en de N412. Dit werkterrein is nu veel kleiner waarbij de ecologische verbinding wordt ontzien.</p> <p>Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de tracébesluit-tekeningen verwerkt en beschreven in de Nota van Wijziging. In het vervolgproces worden nadere afspraken gemaakt met belanghebbenden over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein. De veiligheid ten aanzien van het snelfietspad is daarbij een belangrijk aandachtspunt.</p>
4	<p>Een verdere aantasting van het bestaande open weidelandschap, zo kenmerkend voor dit deel van De Bilt Zuid, o.a. door verlies van agrarisch land zal ook het economisch bestaan van aanwezige agrarische bedrijven ernstig schade toebrengen.</p> <p>Inpassing van de nieuwe A28 inclusief afslag De bilt/ Uithof, richting Breda wordt volgens RWS ingepast in bestaand landschap. Door voorgestelde massale bomenaanplant is geen sprake van inpassing in bestaand landschap echter feitelijk de creatie van een nieuw soort landschap nl. bos. Bomenaanplant dient zicht te beperken tot maskering van de nieuw aan te leggen afslag De bilt/ Uithof. E.e.a. geheel conform de reactie OTB ring Utrecht A27- A12 d.d. 30/05/2016 van de gemeente De Bilt, zie bijlage. Daarentegen zou bomenaanplant in onze ogen wel kunnen plaatsvinden bij knooppunt Rijnsweerd op de grond die ontsloten wordt door verwijdering van de zogenaamde varkensbocht. Tevens is ook naast de A 28 vanaf de Uithof richting Zeist een brede strook grond langs de snelweg beschikbaar. Ook is er nog ruimte voor bomenaanplant ter plaatse van het ecoduct de Wildsche Hoek (A 28 bij Zeist West).</p> <p>A28 wordt niet in bestaand landschap ingepast, maar bestaand open weide landschap wordt vernietigd b.v. boscompensatie. Anders dan ter afscherming van de nieuw aan te leggen afrit en snelweg is bomenaanplant in dit gebied niet gewenst. Zie bijlage zienswijze OTB A27 A12 ring Utrecht.</p>	<p>Mede naar aanleiding van uw zienswijze is besloten tot een andere invulling van de EHS-compensatie op deze locatie. Tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit is na overleg met betrokken partijen het ontwerp van de compensatie bij de aansluiting de Uithof veranderd, het nieuwe ontwerp vindt u in de Nota van Wijziging bij het tracébesluit.</p>
6	<p>Onjuistheden: In kaart 6 van 16 van OTB ring Utrecht A27/ A12 rijksweg A28 hm 1.635 – hm 3.180 wordt reeds bestaande natuur aangewezen als maatregelvlak natuurmitigratie/ boscompensatie.</p>	<p>Het door u aangeduide gebied is bedoeld als locatie voor EHS-compensatie. Weliswaar zijn in dit gebied al natuurwaarden aanwezig, maar het gebied heeft nog niet in zijn geheel de status van Ecologische Hoofdstructuur. De reden hiervan is dat nog niet alle beoogde natuurwaarden van het juiste type in het gebied aanwezig zijn (zie ook de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013-2028). Dit maakt het gebied geschikt als locatie voor EHS-compensatie.</p>
ZWE-00136	<p>Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).</p>	<p>De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan EHS-compensatie (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit</p>

		worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van EHS zal plaatsvinden. In het tracébesluit is aangegeven hoeveel oppervlakte EHS hier gecompenseerd zal worden.
5	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
10	Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.	Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken is het in enkele gevallen noodzakelijk om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde. Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.
12	Ik voorzie en vrees hogere geluidbelasting als gevolg van de uitbreiding van de A27. Deze vrees wordt versterkt doordat het huidige geluidscherm ter hoogte van de bedrijven aan Zwarte Woud wordt verwijderd. Alsnog plaatsen van een geluidscherm heeft als bijkomend voordeel dat er geen direct zicht op de A27 ontstaat. Een bijvoorbeeld met klimop begroeid scherm is esthetisch een stuk verantwoordder dan het asfalt van een snelweg.	In het ontwerp-tracébesluit komt het geluidscherm dat in de huidige situatie op de rand van de verdiepte ligging staat te vervallen. Uit de afweging van de doelmatige maatregelen is gebleken dat het terugplaatsen van dit scherm onvoldoende extra geluidreductie oplevert bij de achterliggende woningen en daardoor niet doelmatig is. Dit heeft in het ontwerp-tracébesluit geresulteerd tot een maatregelenpakket waarmee er bij 3 woningen nog een overschrijding optrad van de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan van maximaal 1 dB. Zonder het geluidscherm langs de rijksweg zal tussen de bedrijfsgebouwen Woudstede en Arboned een gat in de afscherming ontstaan, waarvan door de insprekers wordt opgemerkt dat er veel geluid doorheen zal komen. Aangezien de hoge kantoorgebouwen aan weerszijden zorgen voor een goede afscherming, zou het gat inderdaad kunnen worden ervaren als een opvallende bron van geluid. Uit een aanvullende afweging is gebleken dat een scherm van 6 meter hoog, dat tussen de bestaande bedrijfsgebouwen kan worden geplaatst, doelmatig is. De resterende overschrijdingen kunnen daarmee worden weggenomen en het geluid uit het gat tussen de gebouwen zal als minder hinderlijk worden ervaren. Dit betekent dat het tracébesluit hierop is aangepast. In het Landschapsplan is aangegeven dat schermen op deze locatie een groene uitstraling zullen krijgen.
13	Om de uitkomsten van de luchtberekeningen in het MER goed te kunnen beoordelen zou ik graag willen weten hoe de toekomstige emissies zijn berekend. Het gaat dan met name over de samenstelling van het wagenpark en bijbehorende emissiefactoren per voertuigklasse. In de	In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&M bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties

		Bijlage 3 van het Deelrapport luchtkwaliteit 'invoergegevens modelberekeningen' staan dergelijke essentiële data niet vermeld. Het MER schiet tekort in transparantie.	luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Tabellen_grafieken/Milieu_Leef_omgeving/Emissiefactoren . De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer. Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.
ZWE-00137	1	Geluidsbelasting groter dan voorgesteld Op het eerste gezicht lijken de effecten van het de uitvoering van het OTB voor mijn adres minimaal. Op internet is te vinden dat voor mijn geval de geluidsbelasting als gevolg van het project licht daalt van 51 dB naar 50 dB. Echter, dit is een verkeerde voorstelling van de werkelijke situatie. In uw geluidsberekeningen negeert u namelijk de secundaire en cumulatieve effecten als direct gevolg van het project op de geluidsbelasting op mijn adres. Als direct gevolg van het project neemt namelijk het verkeersaanbod op de N412 (Universiteitsweg) flink toe zoals u ook zelf constateert in uw deelrapport verkeer. In dit deelrapport komt u tot de conclusie dat het verkeersaanbod als gevolg van het OTB in de avondspits op de N412 zelfs kan groeien met 50% tot 75% ² (1). Op geen enkele andere weg van het onderliggend wegennet is deze berekende groei zo enorm. Dit levert secundair een enorme geluidsbelasting op die bovendien bovenop het geluid van de A28 komt. De berekeningen van de geluidsniveaus na het project als gevolg van het OTB, zoals gemeld op internet, geven daarom een foutief beeld van de werkelijkheid.	Zoals u aangeeft is op de projectsite op internet vermeld dat de geluidbelasting bij uw woning na realisatie van het plan 1 dB lager zal zijn dan de geluidbelasting die op basis van de geldende geluidproductieplafond is toegestaan. Dit is echter alleen de geluidbelasting ten gevolge van de rijkswegen en u merkt terecht op dat ook andere bronnen van belang zijn voor de totale, cumulatieve geluidbelasting. Wettelijk gezien geldt er echter geen verplichting om bij woningen, waar de geluidbelasting ten gevolge van rijkswegen niet toeneemt, de cumulatieve geluidbelasting in beeld te brengen. Aangezien bij uw woning de geluidbelasting afneemt, geldt dat ook voor uw woning. Uit het onderzoek dat is uitgevoerd vanwege de reconstructie van de Universiteitsweg bij de aansluiting op de A28, is gebleken dat als gevolg van het project Ring Utrecht er over de gehele dag bekeken een toename zal zijn van het verkeer met ca. 25%. U geeft in uw zienswijze terecht aan dat de toename in de avondspits groter zal zijn, voor geluidberekeningen wordt echter een gemiddelde verkeersintensiteit over de gehele dag gehanteerd. Een toename van 25% betekent dat de geluidbelasting bij geluidgevoelige objecten langs deze weg, waaronder uw woning, met maximaal 1 dB zal toenemen. Deze toename is toegestaan binnen de normen van de Wet geluidhinder, zodat een aanvullend onderzoek naar geluidbeperkende maatregelen om deze toename weg te nemen niet aan de orde is. Cumulatief gezien zal de geluidbelasting bij uw woning als gevolg van het project met ca. 1 dB toenemen. De hoogte van deze geluidbelasting is niet zodanig dat er aanvullende maatregelen moeten worden getroffen.
	2	Schadelijke uitstoot groter dan voorgesteld Ik maak mij ernstig zorgen over de uitstoot van onder andere fijnstof en stikstofdioxide wanneer het secundaire effect van toename van verkeer op de N412 wordt meegeteld bovenop de uitstoot van het verkeer op de A28 ter plekke van het Kloosterpark.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit. Het klopt dat het verkeer op de N412 toeneemt door het project Ring Utrecht. Doordat de aansluiting A28 De Uithof meer capaciteit krijgt en de verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet ten gevolge van het project verbeterd is, gaat meer verkeer via de N412 en de A28 rijden. In hoofdstuk 8 van de milieu-effectrapportage worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen ondanks het secundaire effect van de N412. De luchtkwaliteit is berekend in het deelrapport Luchtkwaliteit bij de milieu-effectrapportage. In bijlage 1 van het deelrapport is aangegeven dat de N412 als onderliggende weg is meegenomen in de berekening.
	6	Plaatsing werkterrein in de oksel A28/N412 - noordzijde. Dit is om 2 redenen problematisch. Ten eerste blokkeert het beoogde werkterrein de route van dieren over de EHS4 van Oostbroek richting Voordorpse polder en vice versa. Dit is sterk onwenselijk. Ten tweede loopt het snelfietspad voor fietsers van Bilthoven naar de Uithof en vice versa dwars door het beoogde werkterrein. Dat kan gevaarlijke situaties opleveren.	Mede naar aanleiding van uw zienswijze is nog eens kritisch gekeken naar de omvang van het werkterrein en is deze aangepast. In de Nota van Wijziging kunt u de exacte aanpassingen vinden.
	7	4. Verdere opmerkingen: Compensatieopdracht: Ik steun van harte de compensatieopdracht conform de boswet ter grootte van 9.8 ha (gebied 2NL5) zoals voorgesteld op de kaartenmap5. Voor mijn adres geldt dat deze bosaanplant zal helpen om het geluid en uitstoot van het verkeer op de A28 te verminderen. Hierbij zal ook rekening gehouden moeten worden met landschappelijke en ecologische aspecten in dit gebied. Graag denk ik hierover mee, en vraag ik RWS als belanghebbende om inspraak in de definitieve uitwerking en vaststelling van deze compensatieopdracht ter plekke van de Universiteitsweg.	Naar aanleiding van deze en andere zienswijzen over de compensatie in het genoemde gebied is de invulling van de compensatieopgave in overleg met de gemeente De Bilt en direct omwonenden verder vormgegeven. U bent hierover tussentijds geïnformeerd door Rijkswaterstaat en de gemeente De Bilt.

ZWE-00138	7	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.
	11	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.
ZWE-00139	1	Als bewoner langs de A27 ben ik niet gerust over een verbreding van de snelweg. Naar mijn mening worden de gezondheidseffecten te rooskleurig voorgesteld. Gezondheidsaspecten (geluid en luchtkwaliteit) worden niet op hun juiste waarde geschat. De gemeente Utrecht doet zijn best om binnen de stadsgrenzen te voldoen aan de Europese normen, maar heeft weinig te zeggen over de rand van de stad, i.q. de snelwegen. Hierdoor is het onmogelijk een gezond leefklimaat te bewerkstelligen voor de bewoners van de wijken die grenzen aan de snelwegen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid. Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat met het maatregelenpakket zoals dat is opgenomen in het tracébesluit in Voordorp en de wijken daarachter kan worden voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer. In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt nader ingegaan op de vragen en opmerkingen die in de zienswijzen zijn gesteld ten aanzien van de geluidssituatie in en rondom Voordorp. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit. De geluidbelastingen die zijn bepaald voor uw woning zijn opgenomen in bijlage 9e van het Deelrapport geluid - Specifiek van het ontwerp-tracébesluit Ring Utrecht. Ter hoogte van uw woning zal een stiller wegdek worden toegepast en wordt het bestaande geluidscherm met 1 meter verhoogd. Met deze maatregelen kan de geluidbelasting bij uw woning met het project Ring Utrecht teruggebracht worden tot maximaal 54 dB. Dit is gelijk aan de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. Er wordt bij uw woning, net als in de rest van Voordorp voldaan aan de toetswaarde van de Wet milieubeheer en er zijn dan ook geen wettelijke redenen om verdergaande maatregelen te treffen.
	2	De technische aspecten bevatten veel risico's (verbreding bak Amelisweerd).	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
	3	Landschappelijke aantasting wordt op inadequate manier opgelost (herplanting bomen levert geen bos op).	De landschappelijke inpassing is afgestemd met de betrokken regionale en lokale overheden en is, binnen de beperkte mogelijkheden die de intensief gebruikte omgeving biedt en binnen de kaders van de compensatie, afdoende bevonden. Herplant van bomen vanuit de Boswet hoeft niet noodzakelijkerwijs tot nieuw bos te leiden. Ook bomenrijen langs de weg dragen bij aan de compensatie van het verlies van bomen elders en aan de landschappelijke kwaliteit. De landschappelijke inpassing is afgestemd met de betrokken regionale en lokale overheden en is, binnen de beperkte mogelijkheden die de intensief gebruikte omgeving biedt, afdoende bevonden.
	4	De toekomstvisie over verkeer is conservatief. Onjuistheden: De basis van dit besluit is ongegrond. Het berust op aannames over economie en toekomst die op zijn minst dubieus zijn. Het vervoer van goederen en personen zal in de toekomst minder asfalt nodig hebben. Deze stelling is evengoed te verdedigen als de stelling dat er meer rijbanen nodig zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (2.2.1 verkeersprognoses en 2.2.2 gebruik toekomstscenario's). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.

			Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerptraacébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast.
ZWE-00140	13	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.
ZWE-00141	8	Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.	Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken is het in enkele gevallen noodzakelijk om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde. Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.
	14	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stressfactor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
ZWE-00142	1	Het verbreding van snelwegen is oud denken. Sinds Parijs kan geen enkele sector in onze economie zich meer onttrekken aan duurzame maatregelen, met name veel minder energie gebruiken en veel minder klimaatemissies. We zullen veel meer de fiets, trein, bus en metro gaan pakken ipv. de auto. De capaciteit van het wegennet is al te groot en lokt alleen maar het kiezen voor de auto en het rijden in de spits uit. De grote capaciteit van het wegennet belemmert de noodzakelijke overstap op fiets en OV.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).
	6	De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant

		worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. . De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.	van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.
ZWE-00143	2	Daarnaast trekken extra snelwegen extra verkeer aan. De filevorming wordt daardoor niet teniet gedaan en extra verkeer verhoogt de risico's op verkeersongelukken. Beter is te kijken naar alternatieven. Bijvoorbeeld: voer op de Ring een maximum snelheid van 80 in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, bijvoorbeeld 2 maal 6 rijstroken.	Het project Ring Utrecht heeft onderzocht of bij het hanteren van een snelheid van 80 km/uur een ontwerp mogelijk is waarbij de Bak Amelisweerd niet verbreed hoeft te worden. De conclusie is dat dit niet op een verkeersveilige manier mogelijk is. De commissie Schoof heeft in haar rapport "besluitvorming verbreding A27: de Bak in Amelisweerd"(maart 2013) dit bevestigd. Voor een uitgebreide toelichting, zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016)
	7	Daarnaast maak ik mij als bewoner dicht bij de snelweg zorgen over de luchtkwaliteit. Die is nu al slecht (aan de snelwegkant van mijn woning haal ik wekelijks een laagje zwart stof weg op de vensterbank, het laagje stof aan de andere kant is gewoon grijs huisstof); de extra luchtvervuiling die de extra snelwegen en het voorbijrazende verkeer leveren een nog grotere aanslag op de omgeving.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.
	11	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn mag u niet meer in aanmerking nemen voor compensatie. Het is bevreemdend dat u Amelisweerd opoffert en als een zoethoudertje een bunkerveld, Sandwijkstraak en Niënhof volplemt met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt. Bovendien compenseert dat de bewoners en gebruikers in de directe omgeving niet, die juiste gebruik maken van de groene gebieden aangrenzend aan de stad.	In het project Ring Utrecht is voorzien in maatregelen om de effecten op de natuur te beperken (mitigatie) en om effecten te compenseren. Deze maatregelen zijn uitvoerig toegelicht in de rapportage Natuurmitigatie en compensatieplan. Dit is een onderliggende rapportage bij het tracébesluit en bij de milieu-effectrapportage. Een voorbeeld van een mitigerende maatregel is het aanbrengen van vleermuisvriendelijke verlichting in onderdoorgangen. Voor een betere sociale veiligheid is een goed verlichte onderdoorgang noodzakelijk. Bij gewone verlichting werkt dat verstorend voor de vleermuizen. met de plaatsing van zorgvuldig geplaatste vleermuisvriendelijke verlichting wordt ervoor gezorgd dat de vleermuizen ongehinderd door de onderdoorgang kunnen vliegen terwijl meteen de sociale veiligheid verbetert. Ook zijn er algemene natuurversterkende maatregelen, zoals het realiseren van natuurvriendelijke oevers. Deze komen niet voort uit de noodzaak om effecten voor een bepaalde soort te beperken, maar uit de ambitie om de algehele natuurwaarde en daarmee de biodiversiteit in het plangebied te versterken. Compensatie vindt plaats voor ecologische hoofdstructuur (EHS) en voor bomen, op basis van wettelijke regelingen. In het project is uitgegaan van een ruimhartige compensatie. Dit betekent dat er meer compensatie plaats vindt dan minimaal wettelijk noodzakelijk is. Dit is toegelicht in genoemd Natuurmitigatie- en compensatieplan. In de Nota van Wijziging en het tracébesluit is de EHS-compensatie verder uitgewerkt dan in het ontwerp-tracébesluit.
	15	De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen i.p.v. toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting daar. Een redelijke milieukwaliteit moet in deze veelgebruikte recreatieve zones gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net onvoldoende woningen staan die dit wettelijk afdwingen. Het nemen van dit soort geluidmaatregelen mag niet afhankelijk zijn van al of niet voldoende geld in een potje omdat ze bovenwettelijk zijn; dit hoort gewoon deel uit te maken van het project. Anders riekt dit maar minachting voor het belang van een goede leefomgeving in wandel-, fiets-, vaar- en recreatief gebied in een stedelijke omgeving waar de goede leefruimte toch al zo schaars is.	De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen. In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen. Dit kan worden bereikt door het scherm met absorberend materiaal te bekleden of het scherm vanuit de weg gezien achterover te laten hellen.
	17	De geluidsoverlast van de huidige snelwegen nabij mijn woning zijn acceptabel, aan de slaapkamerkant iets minder, maar afijn. Op bepaalde dagen is het verkeer goed te horen, zelfs aan de tuinkant, terwijl ik een hoge appartementenblokken om mij heen heb. Meer geluidsoverlast vind ik niet acceptabel. Een van de redenen om aan de oostkant van Utrecht te wonen is juist het	Met de geluidbeperkende maatregelen die worden getroffen in het project Ring Utrecht kan bij vrijwel alle woningen worden voldaan aan de geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan. Daar is dus geen sprake van een verslechtering van de geluidssituatie en dus geen verhoogd gezondheidsrisico t.g.v. geluid.

		groen, en daarmee bedoel ik niet alleen het letterlijke groen – wat nu deels moet wijken – maar ook ruimte en relatieve rust.	Langs de A12, tussen de knooppunten Oudenrijn en Lunetten, wordt bij vrijwel alle woningen met de maatregelen uit het project Ring Utrecht een geluidreductie van 4 dB of meer gehaald en dat is een aanzienlijke verbetering van de geluidssituatie. In het onderzoeksgebied zijn er slechts 60 woningen waar onvoldoende doelmatige maatregelen getroffen kunnen en waar de geluidbelasting met het project hoger is dan op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan, bij 378 geluidgevoelige objecten zal de geluidbelasting als gevolg van de doelmatige maatregelen wel lager zijn dan deze toegestane geluidbelasting maar nog wel hoger dan de streefwaarde voor sanering. Voor deze 438 woningen zal na het onherroepelijk worden van het tracébesluit onderzoek gedaan worden naar mogelijke effectieve maatregelen bij de woning (bijvoorbeeld gevelisolatie). In welke mate het resterende geluideffect tot een verhoogd gezondheidsrisico is sterk locatie-afhankelijk waarbij de aanwezigheid van andere bronnen, de hoogte van de totale geluidbelasting en de mate van toename bepalend zijn. De Commissie m.e.r. heeft in haar advies over de milieueffectrapportage aangegeven dat de verschillen qua blootstelling aan geluid gering zijn en dat er daarom geen aanleiding is om dit verder te onderzoeken.
ZWE-00144	3	Schadelijke uitstoot groter dan voorgesteld Wij maken ons ernstig zorgen over de uitstoot van onder andere fijnstof en stikstofoxiden wanneer het secundaire effect van toename van verkeer op de N412 wordt meegeteld bovenop de uitstoot van het verkeer op de A28 ter plekke van het Kloosterpark als gevolg van het OTB.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit. Het klopt dat er meer verkeer gaat rijden op de N412. Doordat de aansluiting A28 De Uithof meer capaciteit krijgt en de verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet verbetert, gaat meer verkeer via de N412 en de A28 rijden. In hoofdstuk 8 van de milieu-effectrapportage worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen ondanks het effect van de N412. De luchtkwaliteit is berekend in het deelrapport Luchtkwaliteit bij de milieu-effectrapportage. In bijlage 1 van het deelrapport is aangegeven dat de N412 als onderliggende weg is meegenomen in de berekening.
	5	Geluidsschermen aan een kant in plaats van aan 2 kanten Op de A28 ter hoogte van het Kloosterpark zullen alleen aan de zuidkant geluidsschermen worden geplaatst. Op dit moment staan aan beide kanten geen schermen. Blijkbaar worden als gevolg van het project de geluidsproductieplafonds maar aan een kant overschreden. Wij gaan ervanuit dat meer verkeer als gevolg van het project naar beide kanten evenveel impact heeft. Vragen: 2.1 Kunt u aannemelijk onderbouwen waarom slechts aan 1 kant geluidsschermen worden geplaatst terwijl aan beide kanten de geluidsbelasting evenveel toeneemt en de geluidsproductieplafonds verhoudingsgewijs voor en na het project niet zullen veranderen? Wij begrijpen dat de geluidsschermen op deze plek worden uitgevoerd met geluidsabsorberend materiaal om reflectie van geluid in de richting van het Kloosterpark te verminderen. Kunt u aangeven met hoeveel procent deze reflectie vermindert? 2.4 Kunt u aangeven hoeveel dB de overgebleven reflectie van geluid op het geluidsscherm aan de zuidkant van de A28 gaat opleveren ter plekke van het Kloosterpark? 2.5 Kunt u aangeven of de extra geluidsbelasting als gevolg van deze reflectie is meegenomen in de resultaten van geluidsbelasting ter plekke van het Kloosterpark zoals te vinden op internet (zie voetnoot 1)?	2.1 Zoals blijkt uit bijlage 5 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' worden ter hoogte van de aansluiting De Uithof langs de A28 zonder geluidbeperkende maatregelen de geluidproductieplafonds aan weerszijden van de weg overschreden. Dit is ook het geval bij toepassing van bronmaatregelen, zodat onderzocht dient te worden of de overschrijdingen met aanvullende maatregelen zoals geluidsschermen kunnen worden weggenomen. Uit paragraaf 5.4.2.3 van het genoemde rapport blijkt dat het niet doelmatig is om ten noorden van de A28 geluidsschermen te plaatsen: op basis van het beperkte aantal woningen met een geluidbelasting boven de 50 dB in het achterliggende gebied is het budget beperkt. Ten zuiden van de A28 ligt De Uithof, met een groot aantal geluidgevoelige objecten (vooral gezondheidszorg- en onderwijsgebouwen) waardoor het doelmatig is langs die zijde wel een geluidsscherm te plaatsen. 2.2 De berekende geluidbelastingen bij uw woning zijn gebaseerd op de eindsituatie van het plan, inclusief de geluidsschermen en de daarbij optredende reflectie. Aangezien het scherm ten zuiden van de A28 achteroverhellend en met absorberend materiaal wordt uitgevoerd, zal slechts een klein deel van het geluid worden gereflecteerd. 2.4 De bijdrage van de reflectie van de geluidsschermen is op de afstand van uw woning tot de weg niet merkbaar in de totale geluidbelasting. 2.5 Zoals onder punt 2.2 al vermeld: Ja.
	7	Plaatsing werkterrein in de oksel A28/N412 – noordzijde Dit is om 2 redenen problematisch. Ten eerste blokkeert het beoogde werkterrein de route van dieren over de EHS4 van Oostbroek richting Voordorpse polder en vice versa. Dit is sterk onwenselijk. Ten tweede loopt het snelfietspad voor fietsers van Bilthoven naar de Uithof en vice versa dwars door het beoogde werkterrein. Dat kan gevaarlijke situaties opleveren.	Tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken. Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen. Dat geldt ook voor het werkterrein in de oksel van de A28 en de N412. Dit werkterrein is nu veel kleiner waarbij de ecologische verbinding wordt ontzien.

			Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de tracébesluit-tekeningen verwerkt en beschreven in de Nota van Wijziging. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein. De veiligheid ten aanzien van het snelfietspad is daarbij een belangrijk aandachtspunt.
ZWE-00145	1	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan EHS-compensatie (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van EHS zal plaatsvinden. In het tracébesluit is aangegeven hoeveel oppervlakte EHS hier gecompenseerd zal worden.
	3	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stressfactor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
	8	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermd flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.
	12	Het geluidsscherm langs het volkstuijnencomplex ATV Stadion is gepland als 2 m hoog. Dat is te laag om depositie van roet te voorkomen. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuijn vanwege de roetdepositie. Als de verbreding niet doorgaat, en ook als de verbreding wel doorgaat, is het nodig het scherm te verhogen tot 4 meter.	Op dit moment is geen scherm tussen de A27 en het volkstuijnencomplex aanwezig. In de toekomstige situatie is er een scherm, en bovendien zijn de emissies dan lager dan nu, vanwege het schoner worden van het autoverkeer. Dat geldt voor de situatie zonder en met project. De verontreiniging van groenten, fruit, of tuinen zal in de toekomstige situatie dus niet ernstiger zijn dan momenteel. Waar het momenteel niet mogelijk is om pesto te maken uit zevenblad zal dat in 2030 waarschijnlijk ook nog zo zijn.
ZWE-00146	1	Door de veranderingen in en bij Amelisweerd ben ik bang vooreen verandering in de grondwaterstand. Bij het lekragen van het vlies danwel door eventuele plaatsing van bentoniet wanden zal de grondwaterstand en -stroming veranderen. Zowel vernatting als verdroging zal leiden tot sterfte van eeuwenoude bomen. Dat is onacceptabel. U mag niet dit risico nemen. Uw gebrek aan ontzag voor eeuwenoude natuur is ronduit schandalig.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en de folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van de verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke

		grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.
3	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgevallен. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.
5	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel Kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De Kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de Kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de Kievit geen compensatieplicht.
ZWE-00147	<p>Het ontwerp-tracébesluit dan wel het hele project is in strijd met de landelijke ambitie om Nederland te verduurzamen, waarin de aandacht onder meer uitgaat naar een betere leefomgeving, betere luchtkwaliteit, duurzame energie, duurzame mobiliteit, een lagere CO2 footprint, meer groene ruimte, efficiënter gebruik van assets en infrastructuur, kortom: een duurzamere ontwikkeling in dito maatschappelijke context.</p> <p>De noodzaak voor de verbreding van de A27 wordt gevonden in de conventionele opvatting dat het autoverkeer in Nederland kan, mag en moet blijven groeien als voorwaarde voor economische groei, en gaat volledig voorbij aan het feit dat in de nabije toekomst deze visie achterhaald kan zijn door een andere visie, namelijk dat (1) mobiliteit in de spits voor een aanzienlijk deel kan worden vervangen door een digitale snelweg, (2) bestaande infrastructuur efficiënter kan worden ingezet door verkeersaanbod te spreiden over het etmaal ipv te concentreren in de spits, (3) het aanwakkeren van automobiliteit conflicteert met de duurzaamheidsdoelstellingen van Nederland (beter leefklimaat, meer groene ruimte, betere luchtkwaliteit, veiliger verkeer, kleinere CO2 footprint), en (4) bewustwording opgang komt dat vaak/veel autorijden ongezond is voor de bestuurder (rug en nekklachten door mentale en fysieke stress, inademen van ongezonde dampen, kans op letsel door ongelukken) en bovendien steeds duurder wordt waardoor steeds meer mensen op zoek zullen gaan naar een alternatief. Deze vierledige visie kan worden vertaald naar nieuwe maatschappelijke structuren en concrete projecten die veel meer waarde kunnen creëren voor Nederland dan simpelweg meer asfalt aanleggen (hetgeen voor bouwend Nederland misschien niet aansluit bij de verwachtingen).</p> <p>Los van de bovenstaande visie moet de noodzaak van dit grote project echt veel fundamenteeler worden aangetoond door het project te plaatsen in een toekomstgerichte visie (zie boven) ipv een</p>	<p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. Ook in eerdere fasen van de planuitwerking is steeds van de meest recente inzichten ten aanzien van de lange termijn ontwikkelingen op het terrein van verkeer en vervoer uitgegaan. De meest recente landelijke toekomstscenario's van CPB/PBL - zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) - zijn steeds toegepast. Ook het vigerende beleid ten aanzien van verkeer en mobiliteit van het ministerie van Infrastructuur en Milieu is meegenomen in de berekeningen met het NRM.</p> <p>Het vigerende landelijke mobiliteitsbeleid is randvoorwaarde voor deze studie geweest. Hoe het beleid tot stand komt en welke overwegingen daarbij leidend zijn, valt daarmee buiten de scope van het tracébesluit.</p> <p>Ten aanzien van de vier specifiek genoemde punten:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) In de afgelopen jaren heeft de toename van gebruik van de digitale snelweg niet geleid tot afname van de mobiliteit. Voor de berekeningen van de Ring Utrecht wordt uitgegaan van toekomstscenario's opgesteld door het Centraal Planbureau. In deze scenario's worden aannames gedaan over de bijdrage van technologische innovaties en toepassingen. 2) Het beleid gaat ervan uit dat mobiliteit wordt gefaciliteerd, waaronder ook de mobiliteit tijdens de spits. Het is echter geaccepteerd dat enige vertraging in de spits optreedt. Als die vertragingen te sterk worden, wordt gekeken naar oplossingen. Zo ook bij de Ring Utrecht. 3) De ring Utrecht heeft niet tot doel om automobiliteit aan te wakkeren maar om doorstroming op een verkeersveilige manier te verbeteren. 4) Of autorijden ongezond is, of niet, is geen onderwerp van deze studie geweest. Individuele burgers maken zelf een afweging of zij autorijden of voor een alternatief kiezen en welke argumentatie daaraan ten grondslag ligt.

	<p>conventionele visie, en parallel te starten met relatief kleine en goedkope praktijkgerichte aanpassingen/ tests op het traject die voor verbeterde doorstroming kunnen zorgen. Voorbeelden van kleine aanpassingen: bestaande bak A27 beter benutten, daar kunnen nog rijstroken bij zonder de bak te verbreden; een betere benutting/ gebruik van het weefvak A28/A27 zuid/ A12 west stimuleren van correct rijgedrag bij automobilist; snelheidsprofielen op A28/A27/A12 beter op elkaar laten aansluiten zodat stagnaties worden vermeden; afslag A27 zuid naar A12 oost helemaal loshalen van afslag A27 zuid naar A12 west; weefvak A28 west/A27 noord weghalen en alles van A28 west naar A27 noord over afslag de Bilt sturen; praktijkproeven doen ipv modelberekeningen omdat modellen onvoldoende de gedragscomponent en wegbeleving van automobilisten meenemen; hoge boetes op smartphone gebruik door automobilist - wegens verstoring openbare orde en veiligheid op de weg.</p> <p>Zo gewenst licht ik graag e.e.a. persoonlijk aan u toe. Onjuistheden: Eerst moet de noodzaak van het project veel beter en fundamenteeler worden onderbouwd, zelfs als het een werkgelegenheidsproject oor de bouwsector is. Pas dan heeft het zin om hier op in te gaan. Over het hoofd gezien belang: Burgerbelangen: Luchtkwaliteit en leefomgeving verslechtert door meer verkeer.</p> <p>Algemene belangen. De noodzaak van dit project moet eerst worden aangetoond middels praktijkproeven met relatief kleine verbeteringen en aanpassingen van de bestaande situatie omdat het project extreem ingrijpend is voor de omgeving. De uitkomsten van de proeven moeten aantonen of dit project de voorgerekende maatschappelijke baten gaat brengen, of dat die ook op een andere, minder ingrijpende manier te behalen zijn.</p> <p>Burgerbelangen: Leefomgeving verslechtert door meer asfalt ipv groene en vrije ruimte.</p>	<p>De vermeende verwachtingen van Bouwend Nederland hebben geen rol gespeeld bij deze planstudie. Beter benutten maatregelen voor de Ring Utrecht zijn in de afgelopen periode reeds uitgevoerd en zijn voor de Ring de autonome situatie. In bijlage A van het deelrapport verkeer wordt nader ingegaan op het NRM en de kwaliteit van de verkeersprognoses die met het NRM worden gegenereerd. Uit een onafhankelijke audit van TNO in 2012 blijkt dat het NRM zich kan meten met soortgelijke modellen buiten Nederland en geschikt is voor dit soort toepassingen. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r.. Handhaving (boetes uitdelen voor smartphone gebruik in de auto bijvoorbeeld) maakt geen onderdeel uit van dit project. Verantwoordelijkheid voor de handhaving van (verkeers)regels ligt niet bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu, maar bij de politie. In hoofdstuk acht van de milieu-effectrapportage worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet aan de Europese normen. Op de weg zelf hoeft niet voldaan te worden aan de luchtkwaliteitsnormen; de grens ligt bij 10 meter vanaf de kant van de weg. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu is voortdurend bezig door middel van praktijkproeven te ondervinden wat relatief kleinschalige, niet infrastructuurle ingrepen kunnen bijdragen aan de verbetering van de doorstroming en het leefklimaat. Zie bijvoorbeeld allerlei maatregelen die in nauw overleg met andere overheden, het bedrijfsleven en burgers in het kader van Beter Benutten en Beter Benutten Vervolg zijn en nog steeds worden ingezet in de regio. In de milieu-effectrapportage eerste fase is in nauw overleg met de omgeving een uitgebreid pakket aan (niet-infrastructuurle) maatregelen samengesteld. Dat maatregelenpakket - aangeduid als het 'niet verbreden alternatief' - in beoordeeld op probleemoplossend vermogen. Uit de berekening volgde dat het alternatief onvoldoende probleemoplossend was. Het alternatief is daarom afgevallen.</p>
ZWE-00148	<p>1 Effecten op de natuur en het recreatiegebied in Amelisweerd Amelisweerd is een uniek natuur- en recreatiegebied, dat met name vanwege zijn ligging dichtbij de stad voor veel mensen van grote waarde is. Het bos heeft een zeer belangrijke functie voor luchtzuivering, natuurschoon en leefklimaat. Als bewonder van Lunetten wandel ik er vaak, en ook mijn vrienden die ik er mee naartoe neem, zijn altijd zeer gecharmeerd door dit gebied. Het is voor mij onacceptabel dat dit gebied substantieel zal worden verkleind en er bv. meer dan 700 oude bomen zullen worden geveld.</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt minder dan 2% van de oppervlakte van het landgoed; uw standpunt, dat Amelisweerd substantieel zal worden verkleind, wordt niet gedeeld. Alle te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd. Van het vellen van meer dan 700 oude bomen is overigens geen sprake. Ter hoogte van Amelisweerd betreft het aan de westzijde van de A27 74 bomen met een stamdiameter van 25 cm of meer, aan de oostzijde zijn dit er 114. De overige te kappen bomen hebben een kleinere stamdiameter en zijn in het uitgebreide bomenonderzoek beoordeeld als zaailingen.</p>
	<p>2 Het project heeft grote invloed op grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. De door u voorgestelde maatregelen van watercompensatie vind ik onvoldoende. Er moet meer oog komen voor kwalitatieve compensatie.</p>	<p>Grondwater wordt alleen voor tijdelijke situaties en lokaal onttrokken. Er vindt in de toekomst geen permanente grondwateronttrekking plaats (anders dan nu al het geval is) waardoor grondwaterstanden of stromingen zouden kunnen veranderen,. Ter plaatse van het folie en de bak Amelisweerd wordt afstromend wegwater en regenwater dat op de folie en in de bak valt verpompt. In de huidige situatie vindt dit plaats en in de toekomstige situatie blijft deze situatie gehandhaafd. Hier is dus geen sprake van interactie met het grondwater. Als watercompensatie plaatsvindt gebeurt dit in hetzelfde peilvak als waarin water wordt gedempt en zover als mogelijk in de directe nabijheid. Hierbij wordt het beleid vanuit het waterschap gevolgd. Indien mogelijk is gezocht naar kwalitatieve (landschappelijke) inpassing. Doelstelling is de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig te houden en waar mogelijk te verbeteren.</p>
	<p>4 Luchtvervuiling en de gezondheid van de bewoners</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p>

		<p>Lunetten leidt nu al onder slechte luchtkwaliteit. Ik zie de roet elke keer als ik mijn dakramen zeem. Het is een enorme zwarte smeerboel. Enkel verdere verhoging van fijnstof en andere luchtvervuiling is onacceptabel voor deze wijk, die bekend staat als groen, waar veel familie met kleine kinderen wonen en waar ook in de parken veel wordt gesport.</p> <p>Of de kwaliteitsnormen in de toekomst kunnen worden gehaald is afhankelijk van succesvolle implementatie van nieuwe technieken. Of dit met voldoende snelheid gaat gebeuren is zeer de vraag en onvoldoende onderbouwd in het ontwerptractébesluit.</p>	<p>Het klopt dat het halen van de luchtkwaliteitsnormen in de toekomst voor een groot deel afhankelijk is van de succesvolle implementatie van de euronormen voor (diesel)wegvoertuigen. Met de jaarlijkse Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) monitoring wordt getoetst aan de luchtnormen. Indien de normen worden overschreden zullen extra maatregelen worden genomen.</p> <p>Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de type goedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn namelijk gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen) en deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO, in samenwerking met het Planbureau voor de Leefomgeving en het Centraal Bureau voor de Statistiek, geactualiseerd. Vanuit de jaarlijkse monitoring is gebleken dat de verbetering van de luchtkwaliteit achter blijft bij de verwachtingen.</p>
	5	<p>Inschatting over het nut, gezien prognoses over autoverkeer in de toekomst</p> <p>De aannamen over verkeersopkomen waarop het ontwerptractébesluit is gebaseerd, zullen in de nabije toekomst al achterhaald zijn. Factoren die m.i. verkeerd zijn ingeschat zijn de economische groei en het woon-werkverkeer. Er zal steeds meer thuis gewerkt worden, en de werktijden worden in veel branches steeds flexibeler gehandhaafd zodat er niet altijd ochtend- en avondspitsen zullen blijven bestaan zoals wij die nu nog kennen.</p> <p>Als men kijkt naar de files die op het betrokken stuk snelweg ontstaan, en welk effect die hebben op de economie, kan daarmee niet de enorme investering in extra rijstroken gerechtvaardigd worden, die nu beoogd wordt.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (2.2.1 verkeersprognoses en 2.2.2 gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerptractébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast.</p>
ZWE-00149	1	<p>Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>
	2	<p>Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpssnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.</p>	<p>De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p> <p>Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>
ZWE-00150	6	<p>De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.</p>	<p>De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.</p>

	10	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.
ZWE-00151	1	De verbreding van de ring A27/A12 is niet nodig als er andere maatregelen getroffen worden. Zoals bijvoorbeeld een lagere maximumsnelheid want dat bevordert de doorstroming. Die moet natuurlijk wel goed gehandhaafd worden. Vergelijk de stukken met maximum 80 km rondom Utrecht. Er is dan direct ook voordeel wat betreft de productie van fijnstof. En als er op termijn rekeningrijden ingevoerd wordt dan kunnen de tarieven voor de spits ook zorgen voor een lager verkeersaanbod. En dan hebben we het nog niet gehad over verbeteringen van het openbaar vervoer. Kortom, de pogingen om de verbreding snel door te zetten, dienen gestopt te worden ten gunste van veel betere alternatieven.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen). Rekening rijden is geen onderdeel van het bestaand beleid.
	2	Geraakt in belang: Wat vervoer betreft niet, maar zeker wel zal een reductie van de productie van fijnstof voor onze woonwijk goed zijn. Die reductie zal vooral goed zijn voor de wijk Lunetten, waar het nu echt niet gezond wonen is vanwege het fijnstof producerende verkeer op de snelwegen langs de wijk.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.
ZWE-00152	4	In de file top 50 staan enkele files die dit project zou moeten oplossen. Allereerst merk ik op dat de files blijven, ook met dit project. Dat rekent u zelfs gewoon zelf uit. Maar bovendien valt in dit geval op dat de files die u met dit project zoudt willen verminderen, in de file top 50 helemaal niet prominent zijn. U steekt heel veel geld in een relatief klein probleem, en lost dan dat probleem niet eens op.	In de file top 50 staan verschillende deeltrajecten die onderdeel zijn van de Ring Utrecht. Een van de twee doelstellingen van het project is om de doorstroming op de Ring Utrecht A27/A12 te laten voldoen aan de streefwaarde 2 uit de Nota Mobiliteit, op een verkeersveilige manier. Het doel van dit project is overigens niet dat alle files worden opgelost, maar dat de doorstroming verbetert. Bij een streefwaarde van 1,0 is er geen sprake meer van file. De ring verbetert de doorstroming maar voorkomt niet alle vertragingen op de ring. Er wordt een mate van vertraging geaccepteerd, omdat voor het volledig oplossen van de files het ruimtegebruik en de benodigde financiële middelen te groot zijn. In het milieueffectrapport is aangetoond dat de doorstroming per saldo verbetert.
	8	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan EHS-compensatie (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van EHS zal plaatsvinden. In het tracébesluit is aangegeven hoeveel oppervlakte EHS hier gecompenseerd zal worden.
	9	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord,

			paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
ZWE-00153	11	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.
	12	Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.	Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27. Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerskaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst. In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.
	13	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer luchtvervuiling door roet, fijnstof, NOx, bandenslijtage, remslijpsel en wegdekslijtage. De gevolgen voor de volksgezondheid zullen navenant zijn. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 120 km per uur zal dit nog erger worden. Door te gaan voor een maximum snelheid van 80 km/u zal de luchtvervuiling afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat de luchtverontreiniging in het Utrechtse nog steeds niet aan de normen voldoet, en al helemaal niet aan het streven om de normen van de WHO te halen. Als de maximum snelheid naar 80 km/u gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de luchtkwaliteit in de regio mogelijk voldoende verbeteren door afname van de roetuitstoot.	De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.
ZWE-00154	2	De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.

			De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.
	4	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stressfactor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
ZWE-00155	2	<p>De ervaring leert dat alternatieven voor deze locatie, waar dezelfde relatieve veiligheid, prikkelarme omgeving en rust kan worden geboden in Utrecht niet voorhanden zijn. De locatie bevindt zich op een overbrugbare afstand van een woonwijk en voorzieningen, maar wel zo dat er geen overlast ontstaat. Het voorliggende plan betreft het realiseren van een bypass A27-A28 op korte afstand van het door Lister gehuurde perceel, werkzaamheden aan het perceel zelf, en direct aansluitend daaraan. Dit plan leidt ertoe dat de leefbaarheid, vooral tijdens de realisatiefase, voor de bewoners in ernstige mate zal verslechteren en het is onduidelijk of de voorziening op deze plaats is te handhaven. De Boerderij is uniek in Nederland en succesvol. Het positieve effect van de locatie aan de Nieuwe Houtenseweg, waarin het de meeste bewoners is gelukt om zich binnen de woonvorm te handhaven, wordt met uitvoer van de plannen teniet gedaan. Een bijkomend gevolg is dat de gemeenschap (weer) de nodige overlast zal gaan ervaren van deze lastige groep op drift. Alternatieven voor deze groep in de vorm van wonen en/of zorg zijn immers in een veel eerder stadium al voor hen gesloten en dus niet beschikbaar.</p> <p>Wij zijn van mening dat in het OTB onvoldoende rekening gehouden is met de bewoners van de locatie maar ook met alle overige partijen die belang hebben. Overlast als gevolg van de werkzaamheden op en vanuit het aangrenzend tijdelijk werkterrein aan de Nieuwe Houtenseweg, leidt tot onrust en terugval bij bewoners. De geplande werkzaamheden zullen worden uitgevoerd en bevoorrad vanuit een tijdelijk werkterrein aangrenzend aan het door Lister gehuurde perceel. Aangezien de tijdstippen waarin wegwerkzaamheden doorgaans plaatsvinden zich niet beperken tot kantoortijden, zullen de bewoners worden geconfronteerd met grote en langdurige (geluids)overlast. De noodzakelijke prikkelarme omgeving wordt ernstig verstoord door de voorgenomen werkzaamheden aan het tracé. De geluidsoverlast en het mogelijk niet voort kunnen zetten van de woonvorm op die locatie vormt een bedreiging voor succesvolle hulpverlening. Voor bewoners betekenen de werkzaamheden veel onrust waardoor er een grote kans op terugval ontstaat. Bewoners zullen hierdoor mogelijk de woonvorm verlaten en (weer) op straat belanden vanwege het ontbreken van een alternatief voor deze doelgroep.</p> <p>Om de veiligheid en leefbaarheid voor de bewoners te waarborgen, is het creëren van een buffer tussen het perceel Nieuwe Houtenseweg 55 en het tijdelijk werkterrein, een absolute noodzaak.</p>	<p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkerreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken.</p> <p>Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkerreinen.</p> <p>Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijzigingen. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>Zowel op de kaart bij het ontwerp-tracébesluit als op de kaart bij het tracébesluit (kaart nummer 10) is een buffer opgenomen tussen uw locatie en het werkterrein. Nader overleg zal plaatsvinden om te kijken hoe deze buffer maximaal kan worden benut om een zo prikkelarme omgeving te realiseren.</p>
	3	De ingetekende grenzen van het OTB en Rijkseigendomsgrenzen maken onvoldoende duidelijk wat de daadwerkelijke impact is op het gebruik van perceel en opstallen. De schaal van de plattegronden in het OTB maakt onvoldoende duidelijk hoe de diverse grenzen zich verhouden tot het gehuurde en wat de daadwerkelijke impact is op de opstallen op het perceel. Wij vrezen dan ook dat het aan de zuidzijde van het perceel ingetekende talud de opstallen raakt en de daaraan geplande werkzaamheden schade aan de opstallen tot gevolg zullen hebben. Een gedegen	Mede op basis van deze zienswijze is de inpassing van de bypass A27-A28 ter hoogte van de locatie de Boerderij van Lister nog eens bekeken. Door middel van een damwand is het mogelijk ter plaatse van deze locatie de meeste opstallen te ontzien. Hierover is overleg gevoerd. Deze wijziging is opgenomen in de Nota van Wijziging bij het tracébesluit.

		onderzoek naar de eigendomsverhoudingen, consequenties voor de door Lister van gemeente Utrecht gehuurde opstallen en mogelijke compensatie is wat ons betreft noodzakelijk. Mede tegen de achtergrond van de karakteristieke waarde van het pand Nieuwe Houtenseweg 55.	
	6	De aanleg van de bypass A27-A28 op korte afstand van de Nieuwe Houtenseweg 55 betekent een verdere verslechtering van het leefklimaat. De Nieuwe Houtenseweg 55 is gelegen in de directe invloedssfeer van de A12 en A27. Aangezien de geplande bypass A27-A28 op nog kortere afstand van de Nieuwe Houtenseweg 55 is gepland dan de huidige A27, zal het leefklimaat op het perceel verder verslechteren als gevolg van verhoging van fijnstof, stikstof en vergroting van geluidshinder. Een gedegen onderzoek naar de gevolgen voor de bewoners is wat ons betreft dan ook noodzakelijk.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>In het 'Deelrapport geluid - specifiek' zijn de effecten van het project Ring Utrecht op de geluidbelasting bij uw pand onderzocht. Uit bijlage 9e van dit rapport blijkt dat de geluidbelasting met het project maximaal 63 dB zal bedragen. Op basis van het geldende geluidproductieplafond is een geluidbelasting van 62 dB toegestaan: met het project wordt de toetswaarde met 1 dB overschreden. Er is daarom onderzocht of deze overschrijding met aanvullende maatregelen, zoals geluidschermen, kan worden weggenomen. Dit blijkt niet doelmatig te zijn: de kosten van de maatregel wegen niet op tegen de geluidreducties die daarmee bereikt kunnen worden. Voor meer informatie over het wettelijk kader en de afweging van maatregelen zie het hoofdstuk Geluid in de Nota van Antwoord.</p>
ZWE-00156	1	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).</p> <p>U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.</p>
	2	Ik vrees hogere geluidbelasting als gevolg van de uitbreiding van de A27. Deze vrees wordt versterkt doordat het huidige geluidscherm ter hoogte van de bedrijven aan het Zwarte Woud wordt verwijderd en hier niets voor terug komt. Alsnog plaatsen van een geluidscherm heeft als bijkomend voordeel dat er geen direct zicht op de snelweg ontstaat. Een met klimop begroeid scherm is esthetisch veel aantrekkelijker dan het asfalt van de A27.	<p>In het ontwerp-tracébesluit komt het geluidscherm dat in de huidige situatie op de rand van de verdiepte ligging staat te vervallen. Uit de afweging van de doelmatige maatregelen is gebleken dat het terugplaatsen van dit scherm onvoldoende extra geluidreductie oplevert bij de achterliggende woningen en daardoor niet doelmatig is. Dit heeft in het ontwerp-tracébesluit geresulteerd tot een maatregelenpakket waarmee er bij 3 woningen nog een overschrijding optrad van de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan van maximaal 1 dB.</p> <p>Zonder het geluidscherm langs de rijksweg zal tussen de bedrijfsgebouwen Woudstede en Arboned een gat in de afscherming ontstaan, waarvan door de insprekers wordt opgemerkt dat er veel geluid doorheen zal komen. Aangezien de hoge kantoorgebouwen aan weerszijden zorgen voor een goede afscherming, zou het gat inderdaad kunnen worden ervaren als een opvallende bron van geluid.</p> <p>Uit een aanvullende afweging is gebleken dat een scherm van 6 meter hoog, dat tussen de bestaande bedrijfsgebouwen kan worden geplaatst, doelmatig is. De resterende overschrijdingen kunnen daarmee worden weggenomen en het geluid uit het gat tussen de gebouwen zal als minder hinderlijk worden ervaren. Dit betekent dat het tracébesluit hierop is aangepast. In het Landschapsplan is aangegeven dat schermen op deze locatie een groene uitstraling zullen krijgen.</p>
	6	Normoverschrijdingen zijn volgens de MER niet te verwachten. Wel nemen de totale emissies volgens de effectanalyse (paragraaf 8.3) in totaal met tegen 4% toe (OTB tov autonoom). Uit tabel 8.4 blijkt echter dat voor elk deelgebied de percentages veel hoger liggen. Hoe kan dan de stijging in het totale plangebied op minder dan 4% uitkomen? Hoeveel bedragen de toenames van het OTB ten opzichte van de huidige situatie? Waarschijnlijk worden de modellen net zo lang bewerkt totdat de juiste uitkomsten eruit komen, en, als de snelweg er dan ligt en de uitstoot blijkt in de praktijk veel hoger te liggen, is het leed al geleden.	<p>De aangehaalde tabel 8.4 geeft aan dat de emissies per deelgebied stijgen met 4 tot 8%. Het juridisch voorgeschreven studiegebied voor luchtkwaliteit, vanaf de voorafgaande tot en met de eerstvolgende aansluiting op de wegaanpassing, is echter groter dan het totaal van de vier deelgebieden (het plangebied). In het studiegebied buiten het plangebied is de toename van de emissie veel geringer, waardoor de toename in het gehele studiegebied kleiner is dan 4%. In hoofdstuk 8 van het milieueffectrapport worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030, na realisatie van het project, sprake van een afname. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Na realisatie van het project (2026) zal door de jaarlijkse monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) getoetst worden aan de dan geldende</p>

			normen. Indien de dan geldende normen worden overschreden zullen extra maatregelen worden genomen.
	14	Ja, doordat er meer auto's op dat stuk komen en ook op de Waterlinieweg, zal er meer fijnstof en geluidsoverlast zijn. Ook wordt de natuur bedreigd, waarin wij regelmatig fietsen en wandelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.
ZWE-00157	3	Het project heeft een verkeersaantrekkende werking en daardoor wordt het tracé onveiliger en neemt de uitstoot van milieuverontreinigende stoffen toe. Om die reden mag u dit project niet in deze vorm uitvoeren. Voer op de Ring Utrecht een snelheid van 80 km/u in. Dat is veiliger en milieuvriendelijker en bovendien volstaat dan een bescheidener uitvoering, bijvoorbeeld 2 maal 6 rijstroken in de bestaande bak.	Het project Ring Utrecht heeft onderzocht of bij het hanteren van een snelheid van 80 km/uur een ontwerp mogelijk is waarbij de Bak Amelisweerd niet verbreed hoeft te worden. De conclusie is dat dit niet op een verkeersveilige manier mogelijk is. De commissie Schoof heeft in haar rapport "besluitvorming verbreding A27: de Bak in Amelisweerd"(maart 2013) dit bevestigd. Voor een uitgebreide toelichting, zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016)
ZWE-00158	4	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.	Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermde Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit. Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl .
ZWE-00159	4	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.
ZWE-00160	1	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het folie veroorzaakt een extra stressfactor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee. Genoeg is genoeg. De strijd van 35 jaar geleden is gestreden. Niet opnieuw!	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord,

			paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
4	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).		De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan EHS-compensatie (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van EHS zal plaatsvinden. In het tracébesluit is aangegeven hoeveel oppervlakte EHS hier gecompenseerd zal worden.
9	Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.		Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken is het in enkele gevallen noodzakelijk om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde. Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.
12	De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.		Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.
ZWE-00162	1 Onderwerp: Meer dan een halve eeuw is de overheid bezig wegen aan te leggen en te verbreden, om files te bestrijden. Het heeft niet geholpen. Waarom opnieuw bestaande natuur vernietigen voor nieuw asfalt. Onjuistheden: De onjuistheden zijn de idee dat dit extra asfalt een bijdrage zou kunnen leveren tot het fileprobleem Over het hoofd gezien belang: Ja, natuurbelangen Geraakt in belang: Ja, het groensaldo verkleint		Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed. Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoelage gecompenseerd. Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van de ecologische hoofdstructuur (EHS), als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling

			<p>blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat, de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het milieu-effectrapport tweede fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigend stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer, hoofdstuk 8.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit zoals nu voorligt. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p>
ZWE-00163	6	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan EHS-compensatie (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van EHS zal plaatsvinden. In het tracébesluit is aangegeven hoeveel oppervlakte EHS hier gecompenseerd zal worden.
	7	Door de veranderingen in Amelisweerd ben ik bang vooreen grondwaterstandsverandering. Bij het lekragen van het vlies danwel door eventuele plaatsing van bentoniet diepwanden zal de grondwaterstand veranderen. Zowel vernatting als verdroging zal leiden tot sterfte van oude bomen. Dat is onacceptabel. U mag niet dit risico nemen. Uw houding ten opzichte van onze natuur strekt u ten schande.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en de folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van de verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in

			<p>relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.</p>
	16	<p>Dieselgate heeft duidelijk gemaakt dat ook nieuwe auto's veel NOx uitstoten. In vele gebieden, waaronder Natura 2000, is nu al de stikstofdepositie te hoog. De PAS gaat dat niet oplossen, maar intussen verhoogt dit project wel de depositie daar. Om die reden mag het project niet doorgaan. Eerst moet u de naam Natura 2000 maar waar maken.</p>	<p>De recent in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.</p>
	17	<p>Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.</p>	<p>Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermde Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit.</p> <p>Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl.</p>
ZWE-00164	2	<p>De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen ipv. toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting daar. Een redelijke milieukwaliteit moet in deze veelgebruikte recreatieve zones gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net onvoldoende woningen staan die dit wettelijk afdwingen. Het nemen van dit soort geluidmaatregelen mag niet afhankelijk zijn van al of niet voldoende geld in een potje omdat ze bovenwettelijk zijn; dit hoort gewoon deel uit te maken van het project. Anders riekt dit maar minachting voor het belang van een goede leefomgeving in wandel-, fiets-, vaar- en recreatief gebied in een stedelijke omgeving waar de goede leefruimte toch al zo schaars is.</p>	<p>De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen.</p> <p>In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen. Dit kan worden bereikt door het scherm met absorberend materiaal te bekleden of het scherm vanuit de weg gezien achterover te laten hellen.</p>
	3	<p>Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.</p>	<p>De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.</p> <p>De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.</p>
	4	<p>De landschapswal is nu een belangrijk geluidsslek Amelisweerd in. Herstel is onvoldoende. De landschapswal plus de aansluitende schermen moeten overal minimaal 4 m boven wegdek hoog</p>	<p>De landschapswal bij Amelisweerd zoals die in het ontwerp-tracébesluit is opgenomen is in het tracébesluit vervangen door een landschapsscherm, zie ook de Nota van Wijzigingen. De</p>

		zijn. Wellicht dat de geluidbelasting in Amelisweerd bij wind uit NW-richtingen dan niet toeneemt ondanks de verkeerstoename en ter hoogte van het ergste lek iets afneemt (bij de overgang van wal naar scherm langs de bak).	geluidbeperkende werking van dit scherm is nu ook doorgerekend; daaruit blijkt dat de toekomstige geluidbelasting in Amelisweerd iets lager is dan de geluidbelasting die nu is toegestaan op basis van het geldende geluidproductieplafond. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 Geluid (2.5.8 geluid - Amelisweerd) een kaart opgenomen met daarop de ligging van de geluidcontouren. Hierin is deze verbetering te zien.
ZWE-00165	1	<p>Onderwerp: Geachte heer, mevrouw,</p> <p>Ik wil dat u per direct ophoudt met plannen en of uitvoeren van het weghalen van natuur of ander groen en daarvoor in de plaats wegen verbreed bij de A27/A12. Er is al zo weinig natuur, gerekend met de grootte van de stad Utrecht, of het is bestemd voor mensen die de fee van een golfbaan betalen en niet toegankelijk voor niet-leden Onjuistheden: U gaat uit van foutieve berekeningen en u schrijft te veel toe richting uw eigen plannen. Maar wij wonen hier. Wij zitten in deze lucht die verder vervuild wordt Over het hoofd gezien belang: Ja zeker. De lucht wordt verder vervuild, terwijl u nu al niet aan de normale normen kunt voldoen. En ik wil gewoon in een bos kunnen lopen of fietsen. Te bereiken vanaf mijn woonadres. Als u de wegen uitbreid gaat er een stuk van het groen af. En ook al lopen daar nu feitelijk geen mensen, het is nodig om afstand tussen de snelwegen en de wandelpaden te hebben. Geraakt in belang: Ja. Ik woon hier. Juist bij een grote stad als Utrecht is groen van levensbelang. Voor mij. De herrie wordt te veel als u uw plannen doorzet. En de lucht die ik in moet ademen wordt vuiler. Dat geeft schade aan mijn gezondheid. En ik kan niet even tot rust komen, juist omdat ik in een grote stad woon als u meer groen en natuur weghaalt.</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoeslag gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van de ecologische hoofdstructuur (EHS), als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat, de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het milieu-effectrapport tweede fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigend stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p>
ZWE-00166	2	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan EHS-compensatie (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van EHS zal plaatsvinden. In het tracébesluit is aangegeven hoeveel oppervlakte EHS hier gecompenseerd zal worden.
	5	De bouwactiviteiten naast de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot veranderingen in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het uiteindelijke tracébesluit opnemen hoe u dat gaat voorkomen. Uw kleinkinderen zullen het u eeuwig nadragen als u nu niet hun belangen zwaarder laat wegen dan uw eigen materieel gewin.	Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke

		grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.
11	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.	Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermde Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit. Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl .
18	Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
20	Ik maak ernstig bezwaar tegen het kappen van vele bomen in het recreatiepark De Voorveldse Polder. Door een soort domino-effect als gevolg van een extra rijstrook, die weer leidt tot het opschuiven van de afrit en de noodzaak van waterberging ter compensatie is de aanslag bijzonder groot. Nut en noodzaak hiervan is niet aangetoond.	De extra rijstrook op de westelijke hoofdrijbaan van de A27 heeft slechts over een relatief beperkte lengte invloed op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder, namelijk alleen ter plaatse van het puntstuk (aansluiting toerit op parallelrijbaan). Daarnaast wordt langs de toerit een vluchtstrook aangelegd die noodzakelijk is vanuit oogpunt van verkeersveiligheid. Deze vluchtstrook heeft impact op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder. Dit effect is niet te vermijden binnen de doelstellingen van het project. Mede naar aanleiding van deze zienswijze is het ruimtebeslag in het recreatiepark aangepast door het verleggen van de geplande waterberging. Hierdoor kunnen meer bomen gehandhaafd blijven. In de Nota van Wijzigingen is dit toegelicht.
ZWE-00167	1 Reizigersoverleg Brabant is het eens met onderstaand advies van Rocov Utrecht. Dit advies ontvangt u van het ROCOV Utrecht, een bundeling van consumentenorganisaties die de belangen van OV-reizigers – en daarom ook van het OV – behartigen in de provincie Utrecht. Ingevolge de Wet Personenvervoer en het Besluit Personenvervoer oefenen wij adviesrechten uit in relatie tot het provinciebestuur en de openbaar-vervoerbedrijven die stedelijk en regionaal vervoer verzorgen binnen de provincie Utrecht. Daarnaast past het binnen onze doelstelling ook aan anderen (ongevraagde) adviezen te geven in het belang van de OV-reizigers en het OV in Utrecht. De stad en regio Utrecht zijn een kruispunt van drukke treinverbindingen en van enkele zwaar belaste autowegen: A2, A12, A27. Met het oog op de nadelen die (de groei van) dat autoverkeer mee kan brengen hebben we er belang bij dat het spoor goed toegerust is voor het opvangen van de groei van de personenmobiliteit. Het gaat hierbij om reizigers met herkomst en/of bestemming	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.

	<p>in de regio Utrecht maar ook om reizigers die Utrecht passeren, al of niet met een overstap in Utrecht.</p> <p>Dat spoor nu bestaat in het midden van het land nog altijd vooral uit de routes zoals die tussen 1839 en 1880 zijn aangelegd.</p> <p>Inmiddels is Nederland veranderd. Eind 19e eeuw hadden steden een omvang van ca. 3 x 3 kilometer en woonde bijna iedereen op loopafstand van zijn werk. Nu hebben de steden in de Randstad een omvang van ca. 10 x 10 kilometer en is de behoefte aan mobiliteit van de bevolking enorm gestegen.</p> <p>Mobiliteit zowel binnen de stedelijke gebieden als tussen de stedelijke gebieden. Het huidige spoorwagennet en de bestaande stations kunnen de grote interstedelijke mobiliteitsvraag nu al nauwelijks meer aan. Op middellange termijn moet de capaciteit van het railnet worden vergroot. Bij Utrecht ligt een belangrijke bestemming aan de oostzijde van de stad, kantorenpark Rijsweerd en universiteitscentrum De Uithof in de oksel van A12, A27 en A28, zonder dat er een spoorstation nabij is.</p> <p>Net als het gemeentebestuur en veel betrokken burgers van de stad Utrecht willen we de groei van de mobiliteit binnen het stedelijk gebied opvangen met fiets en OV. Voor het verkeer van buiten de regio naar Utrecht achten wij railvervoer aangewezen. Toegepast op de voorgenomen verbreding van de A27 willen we dat onderzocht wordt hoe de fiets, het OV en OV en fiets samen de beste bijdrage kunnen leveren aan de ontsluiting van De Uithof en Rijsweerd.</p> <p>Dat betekent:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dat er ontworpen wordt met inbegrip van de nu en in de toekomst nodige ruimte en doorgangen voor fiets en OV. Toets alle plannen daarop! • Dat er een spoorlijn en een station zal komen in het gebied De Uithof/Rijsweerd. Dit zou wat ons betreft een deel kunnen zijn van een te ontwikkelen AUB-lijn, een spoorlijn Almere- Utrecht – Breda gebundeld met de A27. Het station Utrecht Science Park zal als tweede Utrechtse hoofdstation stoptreinen en intercity's faciliteren, aansluitingen bieden op de Uithof- en binnenstadtramlijnen en ook het afleggen van de "last mile" met huur- of leenfiets moeten faciliteren. <p>Ook voor andere regio's is de AUB-lijn zinvol: Almere, een nieuwe stad, (199.000 inwoners en nog groeiend) en 't Gooi krijgen betere verbindingen met andere landsdelen. Breda (180.000 inwoners en een station dat gebouwd is om hogesnelheidstreinen naar België en verder te faciliteren) wordt veel beter verbonden met de regio Utrecht. De reistijd tussen Almere en Breda wordt met een uur bekort.</p> <p>Het zou echt jammer zijn als er in 2040 geen AUB-lijn ligt omdat in 2016 besloten wordt daar geen ruimte voor vrij te laten!</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aanvullingen op de AUB-lijn kunnen zijn een aansluiting op de spoorlijn bij Hilversum, van en naar Bilthoven – Amersfoort en een tak via Galgenwaard naar Utrecht centraal. Ook die zijn zinvol genoeg om in de toekomst rekening mee te houden. <p>In ieder geval zullen er nabij Utrecht aansluit- en/of overstappunten zijn tussen de AUB-treinen en de treinen op andere lijnen (Amersfoort – Utrecht, Arnhem – Utrecht en Den Bosch – Utrecht).</p> <p>Om dit alles te verwezenlijken adviseren wij om vanaf heden consequent op lokaal, provinciaal en landelijk niveau rekening te houden met studies naar het voorbereiden, het plannen en aanleggen van een spoorlijn gebundeld met de A27 van Almere via Utrecht naar Breda.</p>		
ZWE-00168	2	<p>De noodzaak tot verbreding van de rijkswegen A12 en A27 voor de bereikbaarheid van Utrecht en doorstroming van het verkeer in de regio wordt naar onze mening niet aangetoond. Het traject staat niet in de filetop 10 naar het autoverkeer zal dat ook niet gaan plaatsvinden. Er zijn alternatieven om bereikbaarheid en doorstroming goed te houden, zoals verbeterd openbaar vervoer, aanleg van rijstroken binnen de huidige bak in combinatie met een maximumsnelheid van 80 km. Tenslotte zijn er nieuwe technologieën in ontwikkeling, die de verbreding van de Ring Utrecht binnen afzienbare tijd overbodig zullen maken. Nut en noodzaak zijn daarmee discutabel.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (2.2.1 verkeersprognoses en 2.2.2 gebruik toekomstscenario's).</p>

		<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p>
		<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p>
		<p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit zoals nu voorligt. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p>
3	<p>Het project heeft negatieve gevolgen voor de volksgezondheid in de hele regio. Er zal hoe dan ook toename van luchtvervuiling, neerslag van giftige stoffen als roet, geluidsoverlast en lichtvervuiling zijn. Van al deze factoren is uit uitgebreid onderzoek bekend dat ze nadelig zijn voor de volksgezondheid en de leefomgeving. De negatieve gevolgen zijn er ook voor de flora en fauna. Met voorgestelde maatregelen wordt verwijderd groen onvoldoende gecompenseerd (zo kan een jonge boom nooit een volwassen boom compenseren w.b. luchtzuivering). En de genoemde compensatie van vernietigde natuur zal vooral worden gerealiseerd op gronden die nu agrarisch gebruikt wordt. Deze gronden bezitten ook weer natuurwaarde (bv weidevogels), waarmee compensatie wordt doorgeschoven maar nominaal niet wordt opgelost. Teruggang van flora en fauna heeft op korte en lange termijn negatieve invloed op de volksgezondheid. En dat betekent weer hogere gezondheidsuitgaven voor de samenleving. Specifiek voor de Ecologische Tuiniersvereniging De Nijvere Pier willen wij de volgende aspecten nog naar voren brengen:</p> <p>Als de verbreding zoals omschreven is voltooid, liggen de wegen dicht bij onze volkstuin met als gevolg toename van luchtvervuiling, van depositie van schadelijke stoffen, van geluidsoverlast en van lichtvervuiling. Mogelijk bedreigt verdroging van onze grond door lagere waterstand ook het voortbestaan als volkstuin.</p> <p>Luchtvervuiling. De fysieke inspanning van het tuinieren is goed voor de conditie. Het is inmiddels erkend dat beweging noodzakelijk voor onze gezondheid is en dat het beoefenen van het tuinieren aanzienlijk daaraan bijdraagt. Dit positieve effect van fysieke inspanning wordt negatief bij inhalatie van giftige stoffen. Gezond bewegen is een speerpunt van overheidsbeleid dat aldus in het gedrang komt. Nog meer depositie van schadelijke stoffen (zoals het carcinogene roet dat direct binnen honderden meters van de bron neerslaat) betekent directe vervuiling en aantasting van de gewassen van onze volkstuin. We kunnen geen biologische groente uit onze volkstuin meer eten en daarmee ontvalt het belangrijkste deel van ons bestaansrecht. Volkstuinen staan voor gezond voedsel verbouwen, natuurontwikkeling en milieuzorg. Landelijk wordt dit breed gedragen. Gezonde voeding behoort steeds meer tot de speerpunten van overheidsbeleid.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de oppervlakte van het landgoed, de aangetaste natuur wordt ruimhartig gecompenseerd.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren (zie de toelichting bij het tracébesluit). De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de ecologische hoofdstructuur (EHS), met inbegrip van Amelisweerd, met de grootst mogelijke kwaliteitstoelage gecompenseerd.</p> <p>Compensatie van natuurwaarden vindt plaats binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving. Het ruimtebeslag dat het project legt op beschermde gebieden (ecologische hoofdstructuur = EHS) wordt gecompenseerd. Samen met regiopartijen (Provincie Utrecht, gemeenten, natuur behorende organisaties) is gezocht naar geschikte locaties voor de compensatie van EHS. Versteving van de bestaande EHS is daarbij een van de uitgangspunten geweest. EHS-compensatie vindt uitsluitend plaats op gronden die daarvoor in aanmerking komen zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013-2028. Dit betekent dat EHS-compensatie buiten de bestaande EHS (maar wel daaraan grenzend) en bij voorkeur binnen de zogenaamde groene contour plaatsvindt.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>In 2009 is met het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) gezocht naar innovatieve oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit langs het rijkswegennet. Binnen het IPL zijn op basis van internationaal literatuur- en laboratoriumonderzoeken alle kansrijke maatregelen voor de verbetering van luchtkwaliteit onderzocht. De kennis is opgedaan binnen grootschalige praktijkonderzoeken die binnen het innovatieprogramma zijn uitgevoerd. Het gaat om het effect van schermen, vegetatie, overkappingen van de weg, inclusief luchtbehandeling en Dynamisch Verkeersmanagement. Informatie over de resultaten van vegetatie kunt u vinden op de site: https://www.rijksoverheid.nl/zoeken?refwoord=ipl+vegetatie. Uit het IPL onderzoek blijkt dat bomen en struiken weinig positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de Rijksweg. In het NSL rekenmodel luchtkwaliteit wordt rekening gehouden met bomen langs wegen in alleen binnenstedelijke situaties. Voor stedelijke wegen is een bomenfactor opgenomen in het</p>

	<p>rekenmodel. Dit in tegenstelling tot rijkswegen in buiten stedelijk gebied met weinig bebouwing, waar geen bomenfactor voor is opgenomen. Binnenstedelijke wegen met aan beide zijden een bomenrij hebben een negatief effect op de luchtkwaliteit, omdat uitlaatgassen onder het bladerdak blijven hangen. Het bepalen van het effect van het toepassen van vegetatie op schermen langs rijkswegen is (nog) niet mogelijk met het NSL rekenmodel.</p> <p>In het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) van het project Ring Utrecht is vegetatie meegenomen als innovatieve maatregel voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Op veel plaatsen is onderzoek gaande naar het reinigen van emissies van het wegverkeer door toevoegingen aan geluidschermen of kunstwerken. Dit kunnen specifieke katalysatoren of specifieke planten zoals een groenblijvende klimop zijn. Een recent voorbeeld hiervan is de Wall4Life. Locaties waar dergelijke maatregelen, indien gebleken effectief, specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven en geluidschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het MMA een filterende toevoeging aan de geluidschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen.</p>
	<p>Specifiek voor de locatie van uw volkstuinen klopt het dat de A27 dichterbij komt te liggen en de invloed van de weg op uw tuinen zal toenemen. Ten opzichte van de huidige situatie is echter sprake van een afname van concentratiewaarden, vanwege de afname van de achtergrondconcentraties door de Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) maatregelen. De Europese maatregelen zoals de voortdurende aanscherping van de Europese emissie-eisen voor nieuwe personenauto's, bestelauto's en vrachtwagens (euronormen) dragen bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. Deze eisen zorgen ervoor dat nieuwe personenauto's en vrachtauto's schoner zijn dan oudere voertuigen. Daarnaast worden nationale, regionale en lokale maatregelen genomen. Het rijk zet in op belastingvoordelen voor schonere auto's en stimulering van schonere vrachtauto's en bussen. De concentratie NO2 en fijnstof zijn echter niet zodanig dat deze belemmerend zijn voor een fysieke activiteit als tuinieren. Neerslag van stof- en roetdeeltjes op de gewassen wordt beperkt door het tussenliggende talud en de tussenliggende beplanting. De effecten op het grondwater zijn beperkt en tijdelijk van aard. Bovendien 'hangt' de grondwaterstand in dit gebied vooral aan het peil van het oppervlaktewater. De oppervlaktewaterpeilen veranderen niet. Er is dan ook geen risico op het verdrogen van de volkstuinen en daarmee op het niet meer kunnen tuinieren.</p>
<p>6</p>	<p>Tijdens de jarenlange werkzaamheden van vele jaren zullen (naast de algemene overlast door de bouw) de bovengenoemde punten van overlast in extreme mate gelden voor onze volkstuinen. Vooral door het gebruik van het werkterrein gelegen aan de Nieuwe Houtenseweg op slechts 25 meter afstand van onze volkstuinen baart ons grote zorgen. Denk aan de vele vervoersbewegingen van zware materialen niet alleen overdag maar ook 's nachts. Het is niet uitgesloten dat de EU-richtlijnen en de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie hierbij overschreden worden. Tot slot bestaan er zorgen over de te verwachte slechtere bereikbaarheid van onze volkstuinen. De fietsroute vanuit de wijken Lunetten en Hoograven zal naar verwachting lang afgesloten zijn. De drie keer zo lange alternatieve route langs de Nieuwe Houtenseweg zal moeilijk begaanbaar en onveilig zijn door het geplande werkterrein. Mocht de planvorming toch ten uitvoer komen, dan vragen we doeltreffende maatregelen te nemen tegen bovengenoemde vormen van overlast tijdens de werkzaamheden.</p> <p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken.</p> <p>Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen.</p> <p>Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijzigingen. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>Het hoofdstuk 16 van de milieu-effectrapportage gaat over de effecten tijdens de werkzaamheden. Er wordt naar gestreefd om de bouw hinder bij de werkzaamheden te beperken.</p>
<p>7</p>	<p>We verzoeken u primair af te zien van verbreding van de A12 en A27 omdat naar onze mening nut en noodzaak onvoldoende zijn aangetoond in het Ontwerp Tracébesluit. Mocht het onverhoopt toch tot uitvoering van de plannen komen dan verzoeken wij u passende maatregelen te nemen om onze leden/ tuiniers in hun huurgenoet voldoende te beschermen door afdoende maatregelen te treffen tegen luchtvervuiling, geluidsoverlast en verdroging en een veilige bereikbaarheid van ons gehuurde te garanderen.</p> <p>Generiek is gekeken naar de effecten op luchtkwaliteit, geluid, water en verkeersveiligheid, en waar nodig zijn maatregelen opgenomen in het tracébesluit conform de wet- en regelgeving. Er is niet specifiek gekeken naar een relatie met het huurgenoet van de tuiniers. Hier is namelijk geen maatstaf voor beschikbaar.</p> <p>Indien u toch van mening bent dat u als tuinvereniging benadeeld bent, kun u aanspraak maken op nadeelcompensatie.</p>

			<p>Burgers, bedrijven en organisaties kunnen door het optreden van de overheid tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Dat kan ook het geval zijn, wanneer de overheid handelt binnen de aan haar toegekende taken en bevoegdheden. De overheid handelt dan rechtmatig, dus volledig volgens de regels, maar veroorzaakt toch schade. Voorbeelden van schade die u kunt lijden door rechtmatig handelen van of namens de minister van Infrastructuur en Milieu zijn tijdelijke afsluitingen van de weg waaraan uw bedrijf ligt, afname van het woongenot of waardedaling van de woning als gevolg van de aanleg van infrastructuur.</p> <p>Op grond van artikel 22 van de Tracéwet kunnen burgers, bedrijven en organisaties na het onherroepelijk worden van het tracébesluit een claim indienen bij het schadeloket van Rijkswaterstaat. Hier vindt de beoordeling op basis van de geldende regels plaats of het nadeel van rechtmatig overheidshandelen wordt vergoed. Uitgangspunt is dat het nadeel in principe voor uw rekening blijft vanwege het normaal maatschappelijk risico. Het kan zijn dat de schade zo bijzonder of zo groot is, dat van die regel moet worden afgeweken. In dat geval kunt u voor meestal gedeeltelijke compensatie van het nadeel in aanmerking komen. Meer informatie over het indienen van een verzoek tot nadeelcompensatie kunt u vinden op de website van Rijkswaterstaat: www.rijkswaterstaat.nl > onder de zoekterm 'nadeelcompensatie'.</p>
ZWE-00169	3	De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.	Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.
	5	Na de afsluiting van de fietstunnel onder het oude station Lunetten in 2014 is ter plaatse een tunneltje onder het spoor aangelegd als ecologische verbinding met de spoorwegdriehoek en Amelisweerd. De geplande aantasting van de noordkant van Park de Koppel (achter de kantoorgebouwen) zal deze verbinding in gevaar brengen. Dit staat niet vermeld in de MER.	Achter de kantoorgebouwen aan het Zwarte Woud blijft een wal met bomen gehandhaafd. Het beplante gebied wordt doorgezet tot aan de Nieuwe Houtense weg. Daarmee blijft de ecologische verbinding tussen park De koppel en de oude fietstunnel onder het spoor voldoende in stand.
	8	Ik vrees toename van geluidbelasting als gevolg van de verbreding van de A27 met extra rijstroken. Deze vrees wordt versterkt doordat het huidige geluidscherm bij de bedrijven aan Zwarte Woud wordt verwijderd en hier niets voor terug komt. Alsnog plaatsen van een geluidscherm heeft als bijkomend voordeel dat er geen direct zicht op de A27 ontstaat. Een met klimop begroeid scherm is esthetisch veel verantwoordder dan het asfalt van de A27.	<p>In het ontwerp-tracébesluit komt het geluidscherm dat in de huidige situatie op de rand van de verdiepte ligging staat te vervallen. Uit de afweging van de doelmatige maatregelen is gebleken dat het terugplaatsen van dit scherm onvoldoende extra geluidreductie oplevert bij de achterliggende woningen en daardoor niet doelmatig is. Dit heeft in het ontwerp-tracébesluit geresulteerd tot een maatregelenpakket waarmee er bij 3 woningen nog een overschrijding optrad van de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan van maximaal 1 dB.</p> <p>Zonder het geluidscherm langs de rijksweg zal tussen de bedrijfsgebouwen Woudstede en Arboned een gat in de afscherming ontstaan, waarvan door de insprekers wordt opgemerkt dat er veel geluid doorheen zal komen. Aangezien de hoge kantoorgebouwen aan weerszijden zorgen voor een goede afscherming, zou het gat inderdaad kunnen worden ervaren als een opvallende bron van geluid.</p> <p>Uit een aanvullende afweging is gebleken dat een scherm van 6 meter hoog, dat tussen de bestaande bedrijfsgebouwen kan worden geplaatst, doelmatig is. De resterende overschrijdingen kunnen daarmee worden weggenomen en het geluid uit het gat tussen de gebouwen zal als minder hinderlijk worden ervaren. Dit betekent dat het tracébesluit hierop is aangepast. In het Landschapsplan is aangegeven dat schermen op deze locatie een groene uitstraling zullen krijgen.</p>
	9	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fourageergebieden.	<p>Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermde Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit.</p> <p>Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In</p>

			<p>2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl.</p>
ZWE-00170	1	<p>Ik wil niet dat de A27/A12 verbreed wordt. Utrecht is de vierde grote stad. Ik woon hier juist omdat Utrecht Utrecht is. Ik wil niet meer snelwegen om me heen.</p> <p>Het stuk dat u nu gepland heeft om weg te halen en er snelwegen van te maken is hard nodig. We wonen hier met zoveel mensen. Utrecht Oost is ongeveer de uitlaatplek voor Utrechters. Op de fiets of lopend kun je niet ergens anders heen. Daar mag u niets van af halen.</p>	<p>De landschappelijke inpassing is afgestemd met de betrokken regionale en lokale overheden en is, binnen de beperkte mogelijkheden die de intensief gebruikte omgeving biedt en binnen de kaders van de compensatie, afdoende bevonden. Herplant van bomen vanuit de Boswet hoeft niet noodzakelijkerwijs tot nieuw bos te leiden. Ook bomenrijen langs de weg dragen bij aan de compensatie van het verlies van bomen elders en aan de landschappelijke kwaliteit.</p> <p>In het ontwerp-tracébesluit is de nut en noodzaak van de wegverbreding voldoende onderbouwd. De kwaliteit en de bereikbaarheid van de recreatieve voorzieningen aan de oostkant van de stad Utrecht wordt niet aangetast.</p>
ZWE-00172	5	<p>Algemeen: Na het opleven van de economie is het weer gedaan met de rust. Op dit moment is het kritische punt van leefbaarheid overschreden meer fijnst of en geluidsoverlast is niet gewenst. Uit onderzoeken is gebleken dat fijnst of en ultra fijnst of zich gedraagt als asbest stof. Naar verwachting zal de gezondheid van veel bewoners rondom dit project afnemen en uit eindelijk niet meer mee kunnen doen aan het economische proces en verdwijnen in de zorg bij de gemeentelijke instelling. De bovenwettelijk maatregelen zullen opgaan aan belangen van de belanghebbende gemeentes en provincie maar de omwonende van dit project ring Utrecht blijven achter in een onleefbare omgeving met een woning die onverkoopbaar is geworden.</p> <p>Tip: Investeer in schone en geluidsarme motoren alvorens dit project Ring Utrecht op te starten. Verreken de wegenbelasting in de brandstof prijs, er zal dan een ander rijgedrag ontstaan.</p> <p>Beeld vorming: Onder een beeld van de vervuiling om de 4 maanden een schoonmaak van de woning deze vettigheid roet bandenstof en een deel van andere giftige stoffen die vrijkomen bij verbranding van diesel olie. Ook de inhoud van je longen en bloedvaten zullen op deze manier vervuild worden. Hoewel wij zeker begrijpen dat er aan de infrastructuur rond Utrecht eea moet worden veranderd, wij hebben al 10 jaar lang constructief meegedacht tijdens de vele gesprekken met RWS, vinden wij dat er onvoldoende rekening gehouden wordt met ons als bewoners van Knooppunt Lunetten want met een afstand van 25 meter tot het kruispunt mogen wij ons zo zeker wel noemen.</p> <p>Ik verzoek u, op grond van het bovenstaande het project Rondweg Utrecht A27/A12 uit te stellen totdat onze situatie op verantwoorde wijze wordt opgelost met afdoende maatregelen voor geluid en fijnst of niet alleen aan de woning maar ook onze 4000 m2 leefgebied.</p> <p>Wij zullen ons rechtens verzetten tegen eerdere beslissingen en uitvoering van het plan indien ongewijzigd..</p> <p>Ik ga ervan uit dat u mij van het verdere verloop van de procedure op de hoogte houdt.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouw schade en nadeelcompensatie.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Op www.provincie-utrecht.nl/bwrmringutrecht vindt u informatie over het definitieve bovenwettelijke maatregelenpakket.</p>
ZWE-00173	3	<p>Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.</p>	<p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West.</p> <p>De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd.</p> <p>Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken.</p>

		<p>Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoor geluid.</p>
5	<p>Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.</p>	<p>De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.</p> <p>De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.</p>
8	<p>Het is het onduidelijk welke emissiefactoren zijn gebruikt. Zijn de prognoses gebaseerd op de schone papieren typekeuringsnormen of de veel hogere emissies van de echte tests op de weg? Hoe verloopt de vervanging van oude door nieuwe voertuigen? De penetratiegraad van schonere voertuigen in het toekomstige wagenpark kan tegenvallen doordat auto's een steeds langere levensduur bezitten (https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2016/20/personenauto-s-steds-ouder). Graag aangeven hoe u dit verdisconteert.</p>	<p>In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&M bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Tabellen_grafieken/Milieu_Leefomgeving/Emissiefactoren. De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer.</p> <p>Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.</p>
9	<p>Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stressfactor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
12	<p>De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.</p>	<p>Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke</p>

			vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregning. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.
	16	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.	<p>Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermd Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit.</p> <p>Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl.</p>
ZWE-00174	1	In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. De bomen verdienen onbegrensde bescherming. U moet ze laten staan. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra reep asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als aardbewoner beseft dat het onverstandig, immoreel is en van alleen maar kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers honderden jaren voor je weer die potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid en klimaat. Het is laag om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.	<p>Uit veel reacties is de grote waarde gebleken van Amelisweerd voor de stad en de regio. Het is voor veel mensen, met recht, een zeer waardevol natuur- en recreatiegebied. Het project Ring Utrecht heeft als doelstelling om, naast de doorstroming en de veiligheid van het verkeer, waar mogelijk ook de leefkwaliteit te vergroten. Het ruimtebeslag is zo veel mogelijk geminimaliseerd, en er worden diverse compensatie- en mitigatiemaatregelen getroffen. Toch kunnen niet alle natuur- en recreatiegebieden volledig worden gespaard. Zo ook langs de A27: ter hoogte van Amelisweerd kan aan twee zijden een bosstrook van 15 meter breed niet behouden blijven. Wel wil het project iets terug doen, voor de natuur, voor recreatie, en voor het landgoed. De verloren gegane natuur en bomen worden ruimhartig gecompenseerd op andere locaties. En over de A27 komt een overkapping: een Groene Verbinding die de stad Utrecht beter verbindt met het landgoed Amelisweerd.</p> <p>Van het omzagen van meer dan 700 oude bomen in Amelisweerd is geen sprake. Ter hoogte van Amelisweerd betreft het aan de westzijde van de A27 74 bomen met een stamdiameter van 25 cm of meer, aan de oostzijde zijn dit er 114. De overige te kappen bomen hebben een kleinere stamdiameter en zijn in het uitgebreide bomenonderzoek beoordeeld als zaailingen. Alle te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd. Oude bomen zijn inderdaad niet zonder meer te vervangen door nieuwe. Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. De Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit is nadrukkelijk een onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Bomen maken deel uit van die leefomgeving. Daarom worden natuurwaarden – dus ook bomen – ruimhartig gecompenseerd. In totaal wordt er circa 8 hectare meer bomen/bos gecompenseerd dan er wordt gekapt.</p>
	5	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.	<p>Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermd Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit.</p> <p>Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl.</p>

8	<p>Waar geluid van een spoorweg kan reflecteren tegen geluidsschermen, die u in dit plan plaatst, moet u die reflectie betrekken in de berekeningen. Dat heeft u niet overal correct gedaan en derhalve moet u dat rechtzetten.</p>	<p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidsscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West.</p> <p>De bouw van het 7 meter hoge geluidsscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidsscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidsscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd.</p> <p>Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidsscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>
12	<p>Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.</p>	<p>Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken is het in enkele gevallen noodzakelijk om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde.</p> <p>Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.</p>
ZWE-00176	<p>2</p> <p>Verbreiding bij fietsbrug Ter hoogte van de fietsbrug A28 wordt de berm-sloot 6 m naar het noorden verplaatst. Wij stellen voor de berm-sloot ter hoogte van de erven Bunnikseweg 10 en 12 in een duiker te leggen. De doorstroming kan geregeld worden door aanpassing/verplaatsing van de huidige stuw. Eventueel extra benodigde waterberging kan gevonden worden in het natuurontwikkelingsgebied richting Universiteitsweg. Voor zover deze sloot een ecologische betekenis wordt toegedicht zal dat niet veranderen als gekozen wordt voor een duiker.</p>	<p>Mede naar aanleiding van uw zienswijze is deze locatie nader onderzocht. In afstemming met het Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden is ervoor gekozen om ter hoogte van de genoemde erven de watergang in een duiker te leggen. Dit is nader toegelicht in de Nota van Wijziging.</p>
	<p>3</p> <p>Geluid: cumulatie Onze woning ligt in de hoek Universiteitsweg – A28. Het verkeersgeluid komt van alle kanten. Uit de rekenresultaten A28 blijkt dat aan beide onderzochte gevels sprake is van een toename van de geluidsbelasting. Uit het onderzoek van het onderliggend wegennet blijkt eveneens een toename van de geluidsbelasting. Elk afzonderlijk is het voor U geen aanleiding om geluidsreducerende maatregelen te (moeten) nemen. U houdt echter geen rekening met het cumulatieve effect van A28. Geluid: kosteneffectiviteit Als gevolg van diverse uitgangspunten, zoals streefwaardes, geluidsnormen, onderscheid tussen woningen in een woonwijk en solitaire woningen en kosteneffectiviteit, blijft onder andere onze</p>	<p>In de paragraaf 2.5 Geluid van de Nota van Antwoord wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op het gebied rond de Bunnikseweg.</p>

		<p>vrijstaande woning als een van de weinige verstoken van elke geluidsreducerende maatregel (zie fig. 6.7 OTB). Het is ons niet duidelijk waarom iemand in een vrijstaand huis meer geluid zou moeten kunnen verdragen dan iemand in een woonwijk. Ook is ons niet duidelijk waarom er wél geld wordt besteed aan een <i>kleine</i> geluidsreductie in een woonwijk, en niet aan een <i>grote</i> geluidsreductie voor een vrijstaand huis. Alsof er wel werk gemaakt wordt van een groot aantal fietsendiefstalietjes, maar niet aan een bankroof van 10 miljoen. Ons inziens moet de ernst van de situatie leidend zijn bij het bepalen van de maatregelen.</p> <p>Wij verzoeken U nog eens goed te kijken naar de woningen waar in de huidige plannen sprake is van een geluidstoename. Voor zover het bovenwettelijke maatregelen betreft kan er flexibel worden omgegaan met te bereiken geluidsreducties. Dan kan er ook een relatief goedkope voorziening worden gerealiseerd die een relatief beperkte geluidsreductie oplevert. Maar beter iets dan niets, ook het psychologisch effect telt mee. In concreto stellen wij een of meer van de volgende maatregelen voor:</p> <p>Een geluidsscherm langs de A28 ter hoogte van de fietsbrug, koter en/of lager dan optimaal zou zijn</p> <p>Een laag geluidsscherm langs de Universiteitsweg tussen de A28 en de Bunnikseweg. Dit scherm kan tevens dienst doen als wildgeleiding naar de faunatunnel (in de huidige situatie worden hier dieren doodgereden)</p> <p>Geluidsreducerend asfalt op de gehele Universiteitsweg</p> <p>Geluidsreducerend asfalt op de gehele afrit De Uithof vanuit Amersfoort</p> <p>Instellen van 50 km op de Universiteitsweg, tenminste tussen de A28 en de Bunnikseweg</p>	
ZWE-00177	2	<p>Dieslegate heeft duidelijk gemaakt dat ook nieuwe auto's veel NOx uitstoten. In vele gebieden, waaronder Natura 2000, is nu al de stikstofdepositie te hoog. De PAS gaat dat niet oplossen, maar intussen verhoogt dit project wel de depositie daar. De maatschappelijke lasten van de luchtverontreiniging bedragen minimaal zo'n 400 miljoen. Dit bedrag aan maatschappelijke kosten (zonder de zeer aanzienlijke immateriële kosten) ontbreekt, maar hoort bij de kosten van het TB te worden opgeteld. Dit zijn kosten die de belastingbetaler gaat betalen. Het is verder volstrekt onacceptabel dat u nog steeds uitgaat van de EU. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Daarnaast zou het uitvoeren van de dure plicht hier juist geld opleveren; de staat bespaart ruim een miljard euro door dit project niet uit te voeren. Zie ook kosten-baten analyses uit Kopenhagen, waarin het ook blijkt dat infrastructuur voor fietsen netto geld opleveren voor de staatskas, vanwege het verbeteren van capaciteit op de weg, en de gezondheid van de bevolking. Er is een enorm sterke correlatie tussen fietsen en afname van hart- en vaatziekten. De ring in de kostbare steigers zetten ten behoeven van een welzijns-verminderende (en daarmee ook welvaart-verminderende) verkeersmodaliteit is een slecht idee.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen)</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>De maatregelen in de programmatische aanpak stikstof (PAS) vormen een totaalpakket aan maatregelen waarmee op het niveau van het programma wordt gewaarborgd dat de kwaliteit van de voor stikstof gevoelige habitattypen en leefgebieden behouden wordt en op termijn de instandhoudingsdoelstellingen voor die habitattypen en soorten met een voor stikstof gevoelig leefgebied kunnen worden gerealiseerd. Op basis van het programma kan het bevoegd gezag voor de vergunningverlening met zekerheid vaststellen dat, tegen de achtergrond van de staat van de habitattypen en leefgebieden van soorten, de geprognosticeerde effecten van autonome ontwikkelingen en het algehele en geborgde overheidsbeleid, de effecten van een individuele activiteit niet significant zijn voor een Natura 2000-gebied. De voor een individuele activiteit beschikbare ontwikkelingsruimte - die wordt toegekend en afgeschreven bij vergunningverlening voor dat project - brengt dat tot uitdrukking. Behoud van de natuurwaarden is in het PAS geborgd.</p>
	3	<p>De VID heeft geconstateerd dat er door de recente invoer van tolheffing voor vrachtwagens in België het aantal vrachtwagens op 4 snelwegen in Brabant is toegenomen. Aannemelijk is dat dit ook een uitstralingseffect heeft op wegen rond Utrecht. Uit niets blijkt dat er gerekend is met een toename van vrachtverkeer als gevolg van de tolheffing in België.</p> <p>In de Nota Mobiliteit is een streefwaarde van 100 km per uur voor auto's beschreven. Dit is niet reëel meer voor de Randstad, 80 km/h is genoeg. Toename van automobiliteit in Utrecht veroorzaakt teveel ruimtegebruik, is een onnodige bijdrage aan de productie van broeikasgassen,</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p>

	<p>tast de gezondheid onnodig aan door uitstoot van roet en andere stoffen. Andere vervoersmodaliteiten zijn beter geschikt. Het is noodzakelijk van de Nota Mobiliteit af te wijken om een gezonde leefomgeving en een gezonde planeet te behouden. Echter, het beroep tegen de Nota Mobiliteit ingevolge artikel 1:3 van de Algemene wet bestuursrecht staat niet open. Daarom is nu het moment gekomen om aan de minister en de volksvertegenwoordiging voor te leggen of het verkeersbeleid in de Nota Mobiliteit wel geschikt is voor de A27.</p> <p>De verstedelijking zal nog wel even doorzetten, waardoor het belangrijk is om te kijken naar oplossingen die op de toekomst gericht zijn. Er is nou eenmaal te weinig ruimte om een inefficiënte vorm van mobiliteit als de privé-auto te willen voortzetten in de huidige vorm. Investeer liever in een subliem openbaar vervoer.</p>	<p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit zoals nu voorligt. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht begin 2015 zijn de meest recente inzichten ten aanzien van de verkeer en vervoer ontwikkelingen in Nederland op de lange termijn gehanteerd. De landelijke, sociaal-demografische en economische toekomstscenario's van het CPB en het PBL zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Ook de meest recente beleidsdoelstellingen van het ministerie van Infrastructuur en Milieu zijn toegepast. Ook in eerdere fasen van de planuitwerking is rekening gehouden met de meest recente inzichten van dat moment. Zie voor meer informatie over de modelinstellingen en de kwaliteit van het NRM bijlage A en B van het deelrapport Verkeer. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r.. De opstelling van de (ontwerp-)tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht is niet het juiste moment of plek om de Nota Mobiliteit ter discussie te stellen; dat dient in de Tweede kamer te geschieden. Er is dus niet afgeweken van de streefwaarde voor de reistijdverhouding op NoMo-trajecten op het hoofdwegennet van 2,0 op stedelijke randwegen en 1,5 tussen stedelijke agglomeraties.</p> <p>Zoals u aangeeft heeft de recente introductie van tol lokaal in Noord-Brabant nabij de landsgrenzen inderdaad geleid tot rerouting, maar in rond Utrecht is geen significant effect waarneembaar. Er is in de verkeersmodelberekeningen met het NRM inderdaad geen rekening gehouden met tolheffing voor het vrachtverkeer in België en Duitsland. Enerzijds omdat ingeschat is dat het effect daarvan op de vrachtauto-stromen in de Randstad verwaarloosbaar is, anderzijds omdat het niet eenvoudig is van te voren de effecten daarvan op de vrachtauto-stromen binnen Nederland te berekenen.</p>
4	<p>De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen ipv. toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting daar. Een redelijke milieukwaliteit moet in deze veelgebruikte recreatieve zones gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net onvoldoende woningen staan die dit wettelijk afdwingen. Het nemen van dit soort geluidmaatregelen mag niet afhankelijk zijn van al of niet voldoende geld in een potje omdat ze bovenwettelijk zijn; dit hoort gewoon deel uit te maken van het project. Anders riekt dit maar minachting voor het belang van een goede leefomgeving in wandel-, fiets-, vaar- en recreatief gebied in een stedelijke omgeving waar de goede leefruimte toch al zo schaars is.</p>	<p>In de paragraaf 2.5 Geluid van de Nota van Antwoord wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op het gebied rond de Voordorpsedijk.</p>
5	<p>Door de veranderingen in en bij Amelisweerd ben ik bang voor een grondwaterstandsverandering. Bij het lekken van het vlies of door eventuele plaatsing van bentoniet diepwanden zal de grondwaterstand en -stroming veranderen. Zowel vernatting als verdroging zal leiden tot sterfte van de oude bomen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
ZWE-00178	<p>6 De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen in plaats van toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet</p>	<p>De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die</p>

		op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting.	reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen. In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen. Dit kan worden bereikt door het scherm met absorberend materiaal te bekleden of het scherm vanuit de weg gezien achterover te laten hellen.
	7	De geluidschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te geven. De geluidsschermen moeten overal minstens 4 m hoogte hebben om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door de herrie flink te verlagen. Verder moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 1.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.
ZWE-00179	3	Dieselauto's blijken veel vervuilerder te zijn dan tot nu toe gedacht. Moderne dieselauto's en vrachtauto's stoten meer NO _x uit dan de norm. En dan hebben we het nog niet eens over het fijnstof. Het wegverkeer is dus nog schadelijker voor de natuur en de mens door stikstofdepositie dan we al wisten. Reden temeer om het verkeersvolume extra terug te dringen in plaats van die te vergroten. Geen verbreding van de Ring dus.	De recent in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.
	10	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stressfactor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
ZWE-00180	1	Ik mask me zorgen over gezondheid, fijnstof. Etc. Alle argument een die u gehoord hebt. De verbreding/verhoging van de weg hoot m.i. bij het ounce denken. De toekomst heeft iets anders nodig Dan nog meer wegen. Een slimmer vervoerssysteem. Mijn kinderen 23/28 jaar, en Hun vrienden hebben geen behoefte meer aan een Eugene auto. Ook tast de home snelweg de schooners van de stad aan. Slecht voor het toerisme. Ja, ik heb een B&B. Ik krijg juist gasten, die kiezen voor combinatie van een rustige stad en snel en gemakkelijk te bereiken Buitengebieden. Ze zijn ze er ge hammered door al het groet in en om de stad. De mee stern komen met openbaar vervoer van we've de centrale ligging. Ik pleit er sterk voor te behouden wat we hebben en naar andere oplossingen te zoeken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (2.2.1 verkeersprognoses en 2.2.2 gebruik toekomstscenario's). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader. In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag

			<p>een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit zoals nu voorligt. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p>
ZWE-00181	1	<p>Sowieso vind ik het onbegrijpelijk dat er wordt vastgehouden aan dit plan terwijl uit latere studies blijkt dat de economische prognoses die dit traject motiveren, achterhaald zijn. Verder vind ik het een totaal verkeerde keuze om zo enorm te gaan investeren in asfalt. Veel onderzoeken tonen aan dat wegbreiding tijdelijk helpt tegen files, maar dat er daarna een aanzuigende werking komt: in deze tijd waarin voldoende duidelijk is dat Nederland meer moet doen om CO2-uitstoot te verlagen en te investeren in schone oplossingen vind ik dat onbegrijpelijk.</p>	<p>Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer, hoofdstuk 8.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, en de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit zoals nu voorligt. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>De aandacht voor het terugdringen van koolstofdioxide (CO₂-) emissies heeft te maken met het feit dat CO₂ een broeikasgas is, dat zorgt voor de opwarming van de aarde. De aanpak van koolstofdioxide CO₂ vindt plaats op landelijk niveau. Over de reductie van CO₂-emissies zijn internationale afspraken gemaakt. In het Klimaatverdrag van Parijs wordt gestreefd naar minder CO₂ en minder gebruik van fossiele brandstoffen. Het beleid van de EU richt zich erop dat de uitstoot van CO₂ in 2030 40% is verminderd ten opzichte van 1990. Door middel van zowel internationale (vb. uitstootnormen voor auto's) als landelijke maatregelen (vb. energiebesparing en toepassing duurzame energie) wordt de gewenste emissiereductie nagestreefd. Er is geen norm voor koolstofdioxide (CO₂) opgenomen in de Wet milieubeheer. In deze wet zijn normen voor luchtverontreinigende stoffen opgenomen die gericht zijn op de bescherming van de gezondheid van mensen. De CO₂-concentraties in de buitenlucht zijn echter niet schadelijk voor de gezondheid, ook niet langs een drukke weg. Voor een tracébesluit hoeft dan ook niet getoetst te worden aan koolstofdioxide.</p>
	2	<p>Inzake de werkzaamheden: zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het ontwerp-tracébesluit niet compleet. Ik ga er dan ook vanuit dat het plan op dit punt wordt aangepast.</p> <p>Ik vrees als gevolg van de uitbreiding van de A27 met extra rijstroken voor een hogere geluidbelasting ter plaatse van mijn woning. Deze vrees wordt versterkt doordat het huidige geluidsscherm langs de A27 ter hoogte van zijn woning zal worden verwijderd en hier niets voor terug komt.</p> <p>Uit bijlage 9e deelrapport specifiek, Rekenresultaten gemeente Utrecht, behorende bij het</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op de locatie Zwarte Woud.</p> <p>Tijdens en voorafgaand aan de realisatiefase worden betrokken bewoners door Rijkswaterstaat en (uiteindelijk ook) de aannemer geïnformeerd over de werkzaamheden, de bouwfasering en de gevolgen voor hun woonomgeving. Via de projectwebsite, nieuwsbrieven, en berichten in (lokale) media zal met regelmaat informatie over de voortgang van de bouw worden aangeboden. Ook worden mogelijk informatiebijeenkomsten op locatie georganiseerd, waarbij zorgen of specifieke wensen door bewoners en nadere belanghebbenden kunnen worden geuit. Waar mogelijk zal</p>

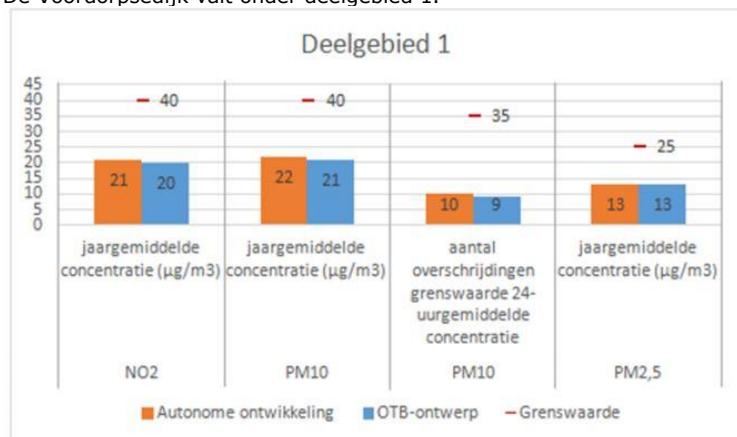
		<p>Akoestisch onderzoek OTB/MER 2e fase Ring Utrecht, maak ik op dat de geluidbelasting op mijn woning met 2 dB toeneemt en na maatregelen zou afnemen met 2 dB. Daarbij is de westelijke gevel beschouwd. Deze gevel is echter niet maatgevend; dat is de oostelijke gevel van de woning aan Zwarte Woud 99. Verder valt op dat voor Zwarte Woud 99 een meethoogte van 1,5 m wordt aangehouden; deze meethoogte is niet representatief.</p> <p>Ik vrees dan ook dat de geluidbelasting op de gevel van mijn woning wordt onderschat. Te meer daar tussen mijn woning en de A27 geen bebouwing is gelegen dat het geluid als gevolg van het wegverkeer kan dempen. Er liggen bedrijven langs de A27, maar precies tussen mijn woning en de A27 is een 'lege ruimte'.</p> <p>Nu straks ook nog de daar gerealiseerde geluidschermen worden verwijderd, kan het mijns inziens niet anders zijn dan dat de geluidbelasting op de gevel van mijn woning toeneemt. Overigens was het in een eerdere fase van het project nog wel de bedoeling dat een geluidscherm werd gerealiseerd.</p> <p>Uit tabel 5-17 van het deelrapport geluid blijkt dat het plaatsen van een doelmatig geluidscherm L een extra geluidreductie oplevert van 11 dB. Dit tegen een meerprijs van 3%. Als alleen een geluidscherm wordt gerealiseerd ter hoogte van mijn woning (bij de 'lege ruimte'), zullen de kosten lager uitvallen en komt de gewenste geluidreductie tot stand.</p> <p>Ik verzoek in deze zienswijze dan ook nadrukkelijk aandacht voor de geluidbelasting op de gevel van mijn woning. Ook verzoek ik ter hoogte van mijn woning een geluidscherm te plaatsen om zo de 'lege ruimte' af te sluiten en de geluidbelasting zo laag mogelijk te krijgen.</p> <p>Een geluidscherm daar heeft bovendien als voordeel dat er geen direct zicht op de A27 ontstaat. Ik wens niet direct uit te kijken op dit asfalt.</p> <p>Ik ga ervan uit dat het voorgaande op zorgvuldige wijze wordt betrokken bij de verdere besluitvorming en word graag op de hoogte gehouden in het verdere proces.</p>	<p>daarop worden ingespeeld. Betrokkenen kunnen daarnaast met vragen gebruik maken van de 0800-8002 informatielijn.</p> <p>Naar aanleiding van opmerkingen van de bewoners uit de omgeving van het Zwarte Woud is de ligging van de woningen gecorrigeerd en zijn de geluidbelastingen op uw woning opnieuw bepaald. Uw woning is gelegen op de tweede verdieping en de maatgevende gevel is de oostgevel. De gecorrigeerde geluidbelastingen voor uw woning zijn opgenomen in de Nota van Wijziging bij het tracébesluit. Hierbij is rekening gehouden met de plaatsing van een geluidscherm tussen de bedrijfsgebouwen.</p> <p>De geluidbelasting bij uw woning bedraagt met het project Ring Utrecht maximaal 54 dB, dat is gelijk aan de geluidbelasting die is toegestaan op basis van de huidige geluidproductieplafonds. Het scherm bij Lunetten wordt volgens het landschapsplan uitgevoerd als een scherm met een groene uitstraling. Dit betekent dat het scherm niet transparant is en u dus niet uitkijkt op asfalt.</p>
ZWE-00184	4	<p>Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.</p>	<p>Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken is het in enkele gevallen noodzakelijk om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde.</p> <p>Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.</p>
	11	<p>De voortplanting van vogels wordt verstoord als zij in het broedseizoen worden blootgesteld aan meer geluid dan 42 dB. Heeft u bij de vaststelling van de hoogte van de geluidsschermen rekening gehouden met het feit dat vele bosvogels hoger broeden dan de standaardrekenhoogte van 4m? Zijn de berekeningen voor de hoogte van de geluidsschermen adequaat?</p>	<p>De hoogte van de geluidschermen is gebaseerd op de geluidbelasting voor mensen, niet voor broedende vogels. De rekenhoogte van 4 meter wordt gehanteerd om een gemiddeld beeld van de effecten op broedvogels te bepalen. Een aantal vogels broedt hoger, anderen lager.</p> <p>Uit de uitgevoerde geluidberekeningen blijkt dat de oppervlakte aan geluidverstoord gebied niet toeneemt ten gevolge van de Ring Utrecht (zie ook paragraaf 5.5.4 in deelrapport Natuur). Voor bosvogels en andere vogels die in deels gesloten vegetatie broeden geldt een drempelwaarde van 42 dB(A). Boven deze drempelwaarde kan verstoring optreden van de vocale communicatie en neemt de dichtheid aan broedvogels af. Toename aan verkeer over de Ring Utrecht leidt in principe</p>

			tot een toename aan geluidproductie, maar er worden ook veel geluid reducerende maatregelen getroffen. Voor Amelisweerd is hierbij de overkapping van de bak het meest relevant. Per saldo blijft de oppervlakte EHS met een geluidbelasting boven de 42 dB(A) bij Amelisweerd vrijwel gelijk in het tracébesluit-ontwerp in vergelijking tot de referentiesituatie.
	15	Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.	De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.
	17	Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op uw zienswijzepunt. Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.
ZWE-00186	1	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer luchtvervuiling door roet, fijnstof, stikstofoxiden, remmen-, wegdek- en bandenslijtage. De gevolgen voor de volksgezondheid zullen navenant zijn. Als de gekozen ontwerpssnelheid vergroot wordt naar 120 km/u zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km/u zal de luchtvervuiling afnemen. Dit is heel belangrijk omdat de luchtverontreiniging in het Utrechtse nog niet aan de normen voldoet, en al helemaal niet aan De WHO normen. Als de maximum snelheid naar 80 km/u gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de luchtkwaliteit in de regio nog meer verbeteren doordat er minder roet en dergelijke uitgestoten wordt.	U stelt een verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen voor door de verhoging naar 130 km/u terug te draaien en een limiet van 80 of 90 km/u op ringwegen in te stellen. Dit voorstel is niet in lijn met het kabinetsbeleid. Daarin is bepalend of de EU-grenswaarden worden gehaald. Daarnaast is het effect op de concentraties vervuilende stoffen van een snelheidsverlaging direct langs de weg beperkt. Naarmate de afstand tot de snelweg toeneemt, is dit effect bijna te verwaarlozen. Een verlaging van de snelheid zal dan ook maar een zeer beperkt effect hebben op het verbeteren van de gezondheid van bewoners in de grote steden. Een groter effect op de gezondheid van inwoners van de grote steden heeft het aanpakken van de gemeentelijke knelpunten, die vooral verder binnenstedelijk liggen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80km/uur zijn niet nodig.
	3	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.
	6	De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.	Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk

			grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.
	7	De geluidschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te geven. De geluidsschermen moeten overal minstens 4 m hoogte hebben om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door de herrie flink te verlagen. Verder moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 1.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.
ZWE-00187	1	<p>De doelstellingen van het project Ring Utrecht worden als volgt weergegeven:</p> <p>"Het project Ring Utrecht heeft een tweeledig doel:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De doorstroming op de Ring Utrecht op een verkeersveilige manier laten voldoen aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit; • De kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk verbeteren." <p>Als onderdelen van de leefomgeving worden in het Ontwerp-Tracébesluit de volgende onderdelen specifiek benoemd: geluid, luchtkwaliteit, barrièrewerking, sluipverkeer en bijvoorbeeld ook allerlei waarden en kwaliteiten in de omgeving op het gebied van recreatie, natuur, landschap en cultuurhistorie.</p> <p>Uit de stukken van het Ontwerp-Tracébesluit en de bijbehorende MER-Rapporten is gebleken dat de A27 aan de oostkant, ter hoogte van de Voordorpsedijk verbreed gaat worden met een rijstrook. Deze verbreding maakt deel uit van het voorgenomen project A27/A12 Ring Utrecht. De heer en mevrouw xxx zijn de eigenaren van het op de locatie Voordorpsedijk 27 gevestigde agrarisch bedrijf. Op dit bedrijf worden onder andere melkkoeien, paarden, gespeende biggen en schapen gehouden.</p> <p>Gezien de nu al beperkte afstand van het bedrijf tot aan de snelweg A27 van ongeveer 75 meter is het duidelijk dat een verbreding van de snelweg een grote invloed heeft op de toekomstige situatie van het bedrijf en de leefomgeving van de heer en mevrouw xxx.</p> <p>Agrarisch bedrijf</p> <p>Op 15 juli 2013 heeft de gemeente De Bilt een omgevingsvergunning afgegeven voor het bedrijf voor het houden van 30 melkkoeien, 27 stuks vrouwelijk jongvee, 8 paarden, 4 pony's, 617 gespeende biggen, 12 schapen, 2 geiten en 50 legkippen. Het bedrijf beschikt over 6 ha grond in eigendom en 13 ha grond met reguliere pacht.</p> <p>Op onderstaande afbeelding is de locatie weergegeven. Het perceel grond dat tussen de bedrijfsgebouwen en de snelweg A27 ligt behoort bij het bedrijf en heeft de beschikking over een eigen uitrit. Daarnaast ligt er tussen de percelen van de heer en mevrouw xxx nog een duidelijke bomenrij die het zicht en het geluid van de huidige snelweg op de locatie beperkt.</p> <p>Ontwerp-Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht</p> <p>De heer en mevrouw xxx hebben inmiddels bericht ontvangen dat er voor de aanleg van een extra rijstrook op de A27, een strook grond van hun perceel aan de Voordorpsedijk 27 benodigd is. Uit het ontvangen bericht blijkt hiermee ook de uitrit verloren te gaan, waardoor de waarde en gebruiksmogelijkheden van dit perceel aanmerkelijk beperkt worden.</p> <p>Grondgebruik</p> <p>Daarnaast heeft de aanleg ook invloed op een deel van de door de ondernemer gepachte grond. Het bedrijf krijgt door het verbreden van de A27 de beschikking over aanzienlijk minder grond. Dit heeft een grote invloed op de dagelijkse gang van zaken op het bedrijf. Er is namelijk niet alleen minder grond beschikbaar voor weidegang, maar ook voor het afzetten van de op het bedrijf geproduceerde mest, op de benodigde grasvoorziening en op de rechten om vee te houden,</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Het bedrijf en de woning van uw cliënten liggen dicht bij de A27. Daarom is er overleg geweest in de periode tussen ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit. Op basis van dat gesprek is gekeken naar een aantal aanpassingen. Deze aanpassingen zijn opgenomen in de Nota van Wijziging bij het tracébesluit.</p>

	<p>aangezien deze meer en meer gekoppeld worden aan de aanwezige hoeveelheid grond rondom het bedrijf. Denk hierbij onder andere aan de melkveefosfaatreferentie. Er kan hiermee geconcludeerd worden dat het project schade oplevert, zowel waarde technisch als in de exploitatie.</p> <p>Bouwvlak Uit onderstaande afbeelding uit het op 30 oktober 2014 vastgestelde Bestemmingsplan Buitengebied Maartensdijk 2012 blijkt dat het bouwvlak van het agrarische bedrijf op ongeveer 40 meter van de snelweg A27 is gelegen. Door een verbreding van deze snelweg worden de mogelijkheden om dit bouwvlak inderdaad te gaan benutten sterk beperkt c.q. onmogelijk. De waarde van dit bouwvlak wordt hiermee beperkt. Naast de directe invloed van de verbreding van de A27 met betrekking tot de beschikking over de benodigde hoeveelheid grond zijn er ook nog een aantal andere factoren die van invloed kunnen zijn op de bedrijfsvoering.</p>	
2	<p>Waterhuishouding Door de verbreding van de A27 neemt het verhard oppervlak in de omgeving nadrukkelijk toe en moeten bestaande watergangen worden verbreed. Daarnaast moeten er door deze aanleg nog een aantal bestaande watergangen worden verlegd. Uit de rapporten van het Ontwerp-Tracébesluit blijkt dat er een brede watergang wordt aangelegd aan de overzijde van de Voordorpsedijk. Deze watergang wordt daarna aangesloten op de bestaande watergang aan de Voordorpsedijk. Echter deze watergang wordt niet verbreed zodat het niet duidelijk is of de bestaande watergang de hoeveelheid water uit de verbrede watergang ook inderdaad kan opvangen.</p> <p>Locatie overstijgende aspecten. Naast de aspecten die voor de bedrijfsvoering van direct belang zijn, zijn er door de voorgestelde verbreding van de A27 nog meer aspecten waardoor kwaliteit van de leefomgeving voor de bewoners van de Voordorpsedijk negatief beïnvloed wordt.</p>	<p>In het ontwerp is aandacht voor een goede waterafvoer. Mede op basis van uw zienswijze is gekozen voor een alternatief ontwerp waarbij de bestaande waterstructuur zoveel mogelijk blijft gehandhaafd. Het noordelijke deel van de watergang langs de A27 blijft hierdoor gehandhaafd. Dit aangepaste ontwerp wordt meegenomen in het tracébesluit.</p>
3	<p>Geluid Voor projecten zoals de Ring Utrecht fungeert de Wet Milieubeheer als het wettelijk kader om de geluidssituatie te beoordelen en een afweging te maken of geluid beperkende maatregelen doelmatig zijn. In het gedetailleerde onderzoek zijn alle geluidgevoelige objecten (woningen en andere in de Wet Milieubeheer benoemde geluidgevoelige objecten) betrokken, die in de toekomstige situatie een geluidbelasting hebben die hoger is dan de wettelijke voorkeurswaarde van 50 dB. Voor deze geluidgevoelige objecten is onderzocht of de wettelijke toetswaarde wordt overschreden in de situatie na uitvoering van het project in het jaar 2036. Voor de in het onderzoek betrokken geluidgevoelige objecten is in een akoestisch rekenmodel voor de verschillende situaties de geluidsbelasting bij deze objecten op de maatgevende gevel bepaald. Uit de verschillende rapportages met betrekking tot het Ontwerp-Tracébesluit en het bijbehorende MER Deelrapport Geluid - Hoofdrapport en Deelrapport Geluid - Specifiek blijkt dat ook met een geluidsschermbreedte ter hoogte van de Voordorpsedijk met een hoogte van 3 meter en een lengte van 300 meter er een toename in geluid ontstaat.</p> <p>Ondanks de plaatsing van geluidsschermen blijkt het geluid toe te nemen. De invloed van het geluid is bepaald aan de hand van berekeningen en aannames. De werkelijke invloed van het geluid kan pas na realisatie van het project vastgesteld worden. Om een goede vergelijking mogelijk te maken moet er een nulmeting ter plaatste worden uitgevoerd.</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt nader ingegaan op de vraag waarom geluidbelastingen worden berekend en niet worden gemeten.</p> <p>De geluidbelastingen die zijn bepaald voor uw woning zijn opgenomen in bijlage 9b van het Deelrapport geluid - Specifiek van het ontwerp-tracébesluit Ring Utrecht. Ter hoogte van uw woning zal een stiller wegdek worden toegepast en worden nieuwe geluidsschermen met een hoogte van 3 meter geplaatst. Met deze maatregelen kan de geluidbelasting bij uw woning met het project Ring Utrecht teruggebracht worden tot maximaal 58 dB. Dit is 9 dB lager dan de geluidbelasting die in de huidige situatie op basis van de geldende geluidproductieplafonds is toegestaan. Uw woning is een zogenaamde saneringswoning (zie Deelrapport geluid - Algemeen) en met deze maatregelen wordt voldaan aan de wettelijke opgave om de geluidbelasting bij uw woning tot maximaal 60 dB terug te brengen.</p> <p>Er is dus geen sprake van een toename van de geluidbelasting bij uw woning die wordt veroorzaakt door het project Ring Utrecht.</p>
4	<p>Luchtkwaliteit De beoordeling van luchtkwaliteit valt uiteen in de beoordeling van (ultra) fijnstof (PM 2,5 en PM 10) en van stikstofdioxide (NO2). Voor de beoordeling van de luchtkwaliteit kan gekeken worden naar het overschrijden van grensnormen en er kan gekeken worden naar de verandering van luchtkwaliteit. Daarnaast kan er gekeken worden naar de beoordeling van de luchtkwaliteit voor het gehele Ontwerp Tracé of er kan gekeken worden naar de verschillende locaties in het Ontwerp Tracé.</p> <p>Voor deze zienswijze hebben wij gekeken naar de verandering van de luchtkwaliteit voor de Voordorpsedijk te Groenekan. Voor een beschrijving van de luchtkwaliteit in het OTB-ontwerp is gebruik gemaakt van de rekenresultaten van de modelberekeningen voor het toetsjaar 2030.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>In de emissiefactoren voor fijn stof is de bijdrage van slijtage van banden en remmen meegenomen. Deze bron is derhalve in de berekeningen meegenomen.</p>

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



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

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

Deelgebied 1

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

Deelgebied 1

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

Deelgebied 1

In deelgebied 1 neemt voor stikstofdioxide en PM₁₀ het oppervlak in de middelste klassen toe. Voor PM_{2,5} is er een kleine verschuiving naar de hoogste klassen. De veranderingen treden vooral op direct langs de A27 en ontstaan door een toename van de verkeersintensiteiten en wijzigingen in de ligging van de weg ten gevolge van het OTB ontwerp. Gezien bovenstaande kunnen wij niet de conclusie trekken dat de aanleg van dit tracé een verbetering is voor de luchtkwaliteit ten opzichte van de autonome ontwikkeling.

Overige stoffen

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

		Echter promotie onderzoek uit 2013 geeft aan dat ook de slijtage van autobanden en remmen fijnstof veroorzaakt en schadelijk is voor de gezondheid. Hier zou aanvullend onderzoek naar gedaan moeten worden.	
7		<p>Conclusie</p> <p>De invloed van het Ontwerp-Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht voor de heer en mevrouw xxx van de Voordorpsedijk 27 te Groenekan is aanzienlijk. Door de verbreding van de A27 komt de snelweg nog dichterbij het bedrijf en de woning te liggen dan nu al het geval is.</p> <p>De mogelijkheden voor het aanwezige bouwvlak tussen de bestaande bedrijfsbebouwing en de snelweg worden nog beperkter. Van het perceel grond in eigendom is een strook benodigd voor de verbreding. De bestaande uitrit is noodzakelijk voor het benutten van dit perceel, het is niet duidelijk of deze uitrit gehandhaafd kan blijven. Naast de hoeveelheid grond in eigendom gaat er ook veel grond met reguliere pacht verloren voor het bedrijf. Voor de toekomstige ontwikkelingen van het bedrijf moet er grond in de nabije omgeving beschikbaar komen.</p> <p>Door het realiseren van een verbrede watergang om het regenwater afkomstig van de snelweg te kunnen verwerken, worden de bestaande watergangen aan de Voordorpsedijk zwaarder belast en kunnen wateroverlast veroorzaken. Hier moet eerst nader onderzoek naar worden gedaan.</p> <p>Ondanks de plaatsing van geluidschermen blijkt het geluid toe te nemen. De invloed van het geluid is bepaald aan de hand van berekeningen en aannames.</p> <p>De werkelijke invloed van het geluid kan pas na realisatie van het project vastgesteld worden. Om een goede vergelijking mogelijk te maken moet er een nul-meting ter plaatste worden uitgevoerd.</p> <p>De noodzaak van de verbreding van de A27 is te vinden in de toename van het verkeersaanbod en de doorstroming van het verkeer. Hierdoor gaat ook de belasting van het milieu extra toenemen. Gezien de beperkte afstand tot aan de locatie aan de Voordorpsedijk, verslechtert het woon- en leefklimaat hierdoor.</p> <p>Gezien de meest voorkomende windrichting heeft de Voordorpsedijk aan de oostkant van de A27 veel last van het verkeer. Er moet hierbij gedacht worden aan geluidsoverlast en fijnstof. Door het integreren van de opvang van fijnstof in het geluidsscherm kan hier een daadwerkelijk verbetering van het woon- en leefklimaat gerealiseerd worden.</p> <p>De onderdoorgang van de snelweg aan de Voordorpsedijk wordt verlengd tot ongeveer 70 meter. Door deze lengte en de smalle doorgang wordt de sociale veiligheid van deze onderdoorgang aangetast en verslechterd.</p> <p>Door bovenstaande verdere verslechtingen en beperkingen van de woon- en leefomgeving van de familie xxx is het nagenoeg onmogelijk om nog te kunnen spreken van een borging van een verantwoorde woon- en leefsituatie.</p> <p>Namens mijn cliënt verzoek ik het ontwerp Tracé besluit gewijzigd vast te stellen waarbij de invloed van het Tracé op het bedrijf en de woning aan de Voordorpsedijk 27 zo beperkt mogelijk zijn en er recht gedaan kan worden aan de tweede doelstelling van het project te weten de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.</p> <p>Rijkswaterstaat heeft met uw cliënten reeds een overleg gevoerd inzake een belangeninventarisatie, de tracéwet- en grondaankoopprocedure. Na vaststelling van het tracébesluit zal, in het kader van artikel 17 Onteigeningswet, het overleg met deze inspreker inzake de grondvererving en schadeloosstelling een vervolg krijgen. De schadeloosstelling betreft een totale schadeloosstelling gebaseerd op de Onteigeningswet en de hierop gevormde jurisprudentie. Eén van de basisregels van de Onteigeningswet is dat de inkomens- en vermogenspositie van de indiener voor en na de ingreep gelijk dient te blijven.</p> <p>De uitrit van de inspreker zal in de nieuwe situatie teruggebracht worden. Hiertoe zal het pad langs de watergang gebruikt kunnen worden. Voor de kruising van de sloot zal een dam met een duiker en een rijplaat over de watergang gelegd worden om de percelen achter de boerderij te kunnen bereiken. Hierdoor wordt het vergelijkbaar met de huidige situatie. Deze wijziging is opgenomen in het tracébesluit.</p> <p>Het ruimtebeslag van de weg en de lengte van de onderdoorgang is niet veranderd tussen ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit.</p> <p>Het uitgevoerde wateronderzoek, zoals te vinden in het deelrapport Water, geeft aan dat het regenwater verwerkt kan worden door de watergangen in het systeem. De afvoer van regenwater is geborgd door de wijzigingen in het systeem.</p>
ZWE-00188	6	<p>In Amelisweerd broeden blauwe reigers, deze vogels broeden in kolonies en komen generatie na generatie terug naar deze kolonies, mijn vermoeden dat het voortbestaan van deze broedkolonie met de plannen op het spel staat vindt geen weerwoord in de plannen. Om het plan kritisch te kunnen beoordelen moet er antwoord komen op de volgende vragen: Wat is het effect van de verstoringen tijdens de werkzaamheden en erna op de kolonie blauwe reigers? Kan deze kolonie blijven voortbestaan? Wat is het effect op het broedsucces op de lange termijn? Om die vraag te kunnen beantwoorden moet allereerst de huidige omvang van de kolonie over een aantal broedseizoenen worden vastgesteld (een nulmeting). Daarna moeten deskundigen zich uitlaten over het effect van de werkzaamheden (waarbij deze dus voldoende geconcretiseerd moeten kunnen worden) en het geluidsniveau van de geplande weg op deze kolonie. Omdat deze vogels honkvast zijn moet in kaart worden gebracht in welke bomen de kolonie zich bevindt, welke bomen moeten wijken voor dit besluit en of deze bomen deel uitmaken van deze kolonie. Zonder antwoord op deze vragen kan het besluit niet worden aangenomen wegens het ontbreken van informatie die</p>	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De blauwe reiger mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de blauwe reiger niet, het nest is buiten het broedseizoen niet beschermd. Onder de Flora- en faunawet behoren blauwe reigers tot de categorie vogels die weliswaar vaak terugkeren naar de plaats waar zij het jaar daarvoor hebben gebroed of de directe omgeving daarvan, maar die wel over voldoende flexibiliteit beschikken om, als de broedplaats verloren is gegaan, zich elders te vestigen.</p> <p>Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk</p>

		nodig is om een kritische afweging te kunnen maken.	rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de blauwe reiger geen compensatieplicht.
	7	Amelisweerd is een wandel-, fiets-, en vaargebied, het gebied wordt althans met die – en andere recreatieve doelen - gebruikt. Een dergelijk gebied op kleine afstand van een stadskern met de grootte van Utrecht is van grote waarde voor de kwaliteit van de leefomgeving. Gebieden die vergelijkbaar zijn aan Amelisweerd zijn schaars. Door geluidsoverlast en kleinere schaal zal dit gebied op termijn minder goed bruikbaar zijn voor recreatiedoeleinden. Daarnaast is te verwachten dat bezoekers dit gebied ten tijde van de werkzaamheden zullen vermijden. Nu deze werkzaamheden enkele jaren in beslag zullen nemen zal deze vermindering het effect hebben dat dit gebied de goede naam als recreatiegebied kwijt zal raken. Ik heb in het plan geen maatregelen gezien die de recreatieve functie van Amelisweerd kunnen waarborgen of compenseren (uitbreiden bestaande recreatiegebieden in de omgeving van Amelisweerd bijvoorbeeld). Ook op dit punt biedt het OTB te weinig informatie om een gedegen afweging te kunnen maken.	De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht. In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlake het meest kansrijk wordt. Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen. De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshek op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet. Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen. Uit het milieueffectrapport blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm. In het milieueffectrapport zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de overkapping. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen.
ZWE-00189	1	Namens mijn cliënt, De Hoge Kamp B.V., gevestigd te Voordorpsedijk 3 te Utrecht, dien ik hierbij een zienswijze in tegen het Ontwerp-Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht. De doelstellingen van het project Ring Utrecht worden als volgt weergegeven: "Het project Ring Utrecht heeft een tweeledig doel: De doorstroming op de Ring Utrecht op een verkeersveilige manier laten voldoen aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit; De kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk verbeteren." Als onderdelen van de leefomgeving worden in het Ontwerp-Tracébesluit de volgende onderdelen specifiek benoemd: geluid, luchtkwaliteit, barrièrewerking, sluiptverkeer en bijvoorbeeld ook allerlei waarden en kwaliteiten in de omgeving op het gebied van recreatie, natuur, landschap en cultuurhistorie. Uit de stukken van het Ontwerp-Tracébesluit en de bijbehorende MER-Rapporten is gebleken dat de A27 ter hoogte van de Voordorpsedijk verbreed gaat worden. Deze verbreding maakt deel uit van het voorgenomen project A27/A12 Ring Utrecht. De Hoge Kamp B.V. is de eigenaar van het perceel kadastraal bekend gemeente Utrecht, Sectie H nummer 1757. Op onderstaande afbeelding is de locatie weergegeven. De percelen grond tussen de bedrijfsgebouwen en de bosschage bij de A27 zijn van de heer xxx of van De Hoge Kamp B.V. Deze percelen worden voornamelijk gebruikt voor graswinning en voor het uitrijden van mest. Ontwerp-Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht. De Hoge Kamp B.V. heeft inmiddels bericht ontvangen dat er voor de realisatie van het Tracé A27/A12 Ring Utrecht van een perceel grond nodig is. Dit betreft het perceel Gemeente Utrecht sectie H 1757. De benodigde grond is nodig voor het verbreden van watergangen om aan de wateropgave, die ontstaat door het project A27/ A12 Ring Utrecht, te kunnen voldoen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak. Mede op basis van deze zienswijze is de situatie opnieuw beschouwd. Er zijn alternatieve locaties voor de watercompensatie en natuurvriendelijke oevers gevonden op de westelijke percelen van de Voorveldse polder. Daarmee is er in het tracébesluit geen watercompensatie meer op de percelen van uw cliënt en is het ruimtebeslag verminderd. De nieuw te realiseren watercompensatie sluit aan bij de bestaande waterstructuur in het gebied. Zie voor deze wijziging de Nota van Wijziging bij het tracébesluit. Overcompensatie wordt in het project toegepast vanwege de keuze om extra te compenseren ten behoeve van de effecten van een extremer klimaatscenario.

Waterhuishouding

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

Deelgebied 1: A27-Noord

Waterhuishouding / waterkwantiteit

De voorgenomen aanpassingen van het watersysteem betreffen geen veranderingen aan de structuur en daarmee de werking van het systeem ten opzichte van de huidige situatie, maar beperken zich tot de verplaatsing en / of verruiming van een aantal van de huidige watergangen. Vanuit landschappelijke overwegingen worden de aanwezige sloten tussen de aansluiting Utrecht-Noord en Fort Blauwkapel (Overvechtse Polder) aan 1 zijde voorzien van een natuurvriendelijke oever van 3 meter breed (locatie 1c). Dit resulteert in 0,21 ha extra watercompensatie, waarmee invulling kan worden gegeven aan de extra benodigde watercompensatie in peilgebied PG0390 als wordt uitgegaan van het extreme klimaatscenario. Voor locatie 1c. zie onderstaande afbeelding. Per peilgebied is de wateropgave (als gevolg van toename van verhard oppervlak en demping van bestaand oppervlaktewater) bepaald en is het oppervlak open water dat nieuwe wordt gerealiseerd bepaald. Voor het peilgebied PG 0390 is er een wateropgave van 0,134 ha en wordt er 0,575 ha nieuw water gecreëerd. De noodzaak om zoveel meer nieuw open water te realiseren in dit peilgebied is daarmee niet aangetoond. Het is daarom niet duidelijk waarom er op het perceel van De Hoge Kamp B.V. zoveel verbrede watergangen met natuur/riendelijke oevers gerealiseerd moeten worden.

Grondgebruik

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

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

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

Conclusie

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

Doordat er minder grond beschikbaar komt, waarbij ook nog de doelmatigheid van deze grond fors afneemt, wordt de overblijvende grond aanzienlijk minderwaardig.

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

Ten aanzien van de volgende punten wil De Hoge Kamp B.V. een zienswijze inbrengen:

De reden om veel meer nieuw open water te realiseren (0,575 ha) dan dat de wateropgave (0,134 ha) groot is, is niet onderbouwd.

De reden waarom de verbrede watergangen niet of slecht aansluiten op de bestaande watergangen, is niet onderbouwd.

Gezien de hoeveelheid grond die nodig is voor het verbreden van de watergangen wil De Hoge Kamp B.V. evenredig gecompenseerd worden met een ander perceel grond.

Doordat er minder grond beschikbaar is voor het bedrijf en de doelmatigheid van de overblijvende grond fors afneemt is er duidelijk sprake van exploitatie en vermogensschade.

		Namens mijn cliënt verzoek ik het ontwerp Tracé besluit gewijzigd vast te stellen waarbij de invloed van het Tracé op het bedrijf zo beperkt mogelijk is.	
ZWE-00190	1	<p>Het ROCOV Utrecht is een bundeling van consumentenorganisaties die de belangen van OV-reizigers – en daarom ook van het OV – behartigen in de provincie Utrecht. Als gevolg van de Wet Personenvervoer en het Besluit Personenvervoer oefenen wij adviesrechten uit in relatie tot het provinciebestuur en de openbaarvervoerbedrijven die stedelijk en regionaal vervoer verzorgen binnen de provincie Utrecht. Daarnaast past het binnen onze doelstelling ook aan anderen (ongevraagde) adviezen te geven in het belang van de OV-reizigers en het OV in Utrecht.</p> <p>De stad en regio Utrecht zijn een kruispunt van drukke treinverbindingen en van enkele zwaar belaste autowegen: A2, A12, A27. Met het oog op de nadelen die (de groei van) dat autoverkeer mee kan brengen, hebben we er belang bij dat het spoor goed toegerust is voor het opvangen van de groei van de personenmobiliteit. Het gaat hierbij om reizigers met herkomst en/of bestemming in de regio Utrecht maar ook om reizigers die Utrecht passeren, al of niet met een overstap in Utrecht.</p> <p>Dat spoor nu bestaat in het midden van het land nog altijd vooral uit de routes zoals die tussen 1839 en 1880 zijn aangelegd. Inmiddels is Nederland veranderd. Eind 19e eeuw hadden steden een omvang van ca. 3 x 3 kilometer en woonde bijna iedereen op loopafstand van zijn werk. Nu hebben de steden in de Randstad een omvang van ca. 10 x 10 kilometer en is de behoefte aan mobiliteit van de bevolking enorm gestegen. Mobiliteit zowel binnen de stedelijke gebieden als tussen de stedelijke gebieden. Het huidige spoorwegnet en de bestaande stations kunnen de grote interstedelijke mobiliteitsvraag nu al nauwelijks meer aan. Op middellange termijn moet de capaciteit van het railnet worden vergroot.</p> <p>Bij Utrecht ligt een belangrijke bestemming aan de oostzijde van de stad, kantorenpark Rijnsweerd en universiteitscentrum De Uithof in de oksel van A12, A27 en A28, zonder dat er een spoorstation nabij is. Net als het gemeentebestuur en veel betrokken burgers van de stad Utrecht willen we de groei van de mobiliteit binnen het stedelijk gebied opvangen met fiets en OV. Voor het verkeer van buiten de regio naar Utrecht achten wij railvervoer aangewezen. Toegepast op de voorgenomen verbreding van de A27 willen we dat onderzocht wordt hoe de fiets, het OV en OV en fiets samen de beste bijdrage kunnen leveren aan de ontsluiting van De Uithof en Rijnsweerd.</p> <p>Dat betekent:</p> <p>Dat er ontworpen wordt met inbegrip van de nu en in de toekomst nodige ruimte en doorgangen voor fiets en OV. Toets àlle plannen daarop!</p> <p>Dat er een spoorlijn en een station zal komen in het gebied De Uithof/Rijnsweerd. Dit zou wat ons betreft een deel kunnen zijn van een te ontwikkelen AUB-lijn, een spoorlijn Almere- Utrecht – Breda gebundeld met de A27. Het station Utrecht Science Park zal als tweede Utrechtse hoofdstation stoptreinen en intercity's faciliteren, aansluitingen bieden op de Uithof- en binnenstadtramlijnen en ook het afleggen van de "last mile" met huur- of leenfiets moeten faciliteren.</p> <p>Ook voor andere regio's is de AUB-lijn zinvol: Almere, een nieuwe stad, (199.000 inwoners en nog groeiend) en 't Gooi krijgen betere verbindingen met andere landsdelen. Breda (180.000 inwoners en een station dat gebouwd is om hogesnelheidstreinen naar België en verder te faciliteren) wordt veel beter verbonden met de regio Utrecht. De reistijd tussen Almere en Breda wordt met een uur bekort.</p> <p>Het zou echt jammer zijn als er in 2040 geen AUB-lijn ligt omdat in 2016 besloten wordt daar geen ruimte voor vrij te laten!</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aanvullingen op de AUB-lijn kunnen zijn een aansluiting op de spoorlijn bij Hilversum, van en naar Bilthoven – Amersfoort en een tak via Galgenwaard naar Utrecht centraal. Ook die zijn zinvol genoeg om in de toekomst rekening mee te houden. <p>In ieder geval zullen er nabij Utrecht aansluit- en/of overstappunten zijn tussen de AUB-treinen en de treinen op andere lijnen (Amersfoort – Utrecht, Arnhem – Utrecht en Den Bosch – Utrecht).</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.</p>

		Om dit alles te verwezenlijken adviseren wij om vanaf heden consequent op lokaal, provinciaal en landelijk niveau rekening te houden met studies naar het voorbereiden, het plannen en aanleggen van een spoorlijn gebundeld met de A27 van Almere via Utrecht naar Breda.	
ZWE-00191	4	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af	Er is geen sprake van uitstel van de geluidssanering; de geluidssanering voor de A12 is onderdeel van het project ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidsschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidsschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.
	7	Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidsscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.	Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidsscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidsscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidsscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27. Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidsscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst. In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidsscherm op de reflectie van het spoorgeluid.
	8	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord,

		paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	
13	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.	Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermd Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit. Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl .	
15	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan EHS-compensatie (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van EHS zal plaatsvinden. In het tracébesluit is aangegeven hoeveel oppervlakte EHS hier gecompenseerd zal worden.	
ZWE-00192	3	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.
	5	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af	Er is geen sprake van uitstel van de geluidssanering; de geluidssanering voor de A12 is onderdeel van het project ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.
	9	De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant

		worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. . De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.	van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.
10		Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stressfactor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
11		Hoe kan u nu serieus zo'n groot project promoten, terwijl we nog maar net het klimaatakkoord hebben ondertekend? Weer een mooi geval van met de mond belijden maar het tegengestelde doen. Zo lok je nog meer verkeer naar en rond Utrecht, en zal er niks veranderen, behalve nog meer stank en verkeerd kapitaalgebruik/kapitaalvernietiging.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.
15		De geluidschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 meter hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te geven. De geluidschermen moeten overal minstens 4 meter hoogte hebben om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door de herrie flink te verlagen. Verder moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerptraçébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 1.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.
ZWE-00193	2	Mobiliteitsplan Stad Utrecht Ook het onlangs vastgestelde stedelijke mobiliteitsplan van de stad Utrecht is voor haar succes afhankelijk van meer capaciteit, doorstroming en veiligheid op de wegen rondom de stad. EVO Fenex en TLN hebben zorgen of deze samenhang voldoende in de uitwerking van beide plannen wordt meegenomen. Wij pleiten ervoor dat beide plannen goed met elkaar in overeenstemming worden gehouden zodat de lokale verkeersafwikkeling in overeenstemming blijft met wat de Rijkswegen aan kunnen. Dat sterkt de lokale leefbaarheid én de nationale bereikbaarheid.	Het beleid van de gemeente Utrecht is beschreven in het ambitiesdocument 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar' (UAB) (gemeente Utrecht, januari 2012) en verder uitgewerkt in het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB), Mobiliteitsplan Utrecht 2025 (gemeente Utrecht mei 2016). In de onderzoeken voor het tracébesluit Ring Utrecht is rekening gehouden met UAB-maatregelen waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden. Dit betekent bijvoorbeeld dat de onderzoeken in het deelrapport Verkeer rekening houden met de afwaardering van de Cartesiusweg en 't Goylaan naar een enkelstrooks profiel. In eerdere fasen van het project (trechterstappen, fase 2a) is UAB meegenomen als gevoeligheidsanalyse in het verkeersonderzoek.
	5	Utrecht Science Park Het Utrecht Science Park (USP) is een in economisch opzicht krachtig groeiend gebied van (inter-)nationale betekenis. De bereikbaarheid van USP kan op de langere termijn remmend zijn voor deze ontwikkelingen en moet dus goed geregeld worden. Zodoende kan dit gebied als vestigingsplaats interessant blijven voor bedrijven en instellingen. Kortom: gezonde groei van dit gebied moet gefaciliteerd worden. Het verbreden van het viaduct Universiteitsweg van vier naar negen rijstroken inclusief twee vrije ambulancestroken achten wij dan ook zeer op zijn plaats. De bereikbaarheid van USP kan ook beter worden door in te zetten op meer parkeervoorzieningen in de directe omgeving van het hoofdwegennet en het creëren van goede verbindingen te voet, per fiets of openbaar vervoer naar USP. Die parkeervoorzieningen en verbindingen kunnen worden geïntegreerd in het omliggende landschap en zo eventueel een deel	Naar het aanbrengen van extra parkeervoorzieningen en het creëren van extra OV & fietsverbindingen naar de Uithof is gekeken door het programma Verder (waar project Ring Utrecht deel van uitmaakt). Zo is bijvoorbeeld in dat kader besloten tot de aanleg van een nieuwe tramlijn naar de Uithof (die momenteel in aanleg is). Deze maatregelen maken geen deel uit van het project Ring Utrecht A27/A12. Op de website www.ikgaverder.nl vindt u informatie welke maatregelen vanuit het programma Verder nog meer genomen zijn/worden. Naar het samengaan van functies bij landschappelijke inpassing is gekeken voor zover het de koppeling van natuurcompensatie, landschappelijke inpassing en recreatie betreft. Een combinatie met parkeren is niet gezocht, dit ligt vanuit ecologisch oogpunt niet voor de hand.

		vormen van de natuurcompensatie. Het dubbel van functies zorgt zodoende voor een aantrekkelijke en tegelijk functionele kernrandzone. Niet alleen het "dak op de bak" kan als een prachtige groene verbinding gaan fungeren voor belangrijke delen van stad. Ook elders kan "groen" ingepast worden zodat functies meer samengaan	
ZWE-00194	13	Ik maak ernstig bezwaar tegen het kappen van vele bomen in het recreatiepark De Voorveldse Polder. Door een soort domino-effect als gevolg van een extra rijstrook, die weer leidt tot het opschuiven van de afrit en de noodzaak van waterberging ter compensatie is de aanslag bijzonder groot. Nut en noodzaak hiervan is niet aangetoond.	De extra rijstrook op de westelijke hoofdrijbaan van de A27 heeft slechts over een relatief beperkte lengte invloed op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder, namelijk alleen ter plaatse van het puntstuk (aansluiting toerit op parallelrijbaan). Daarnaast wordt langs de toerit een vluchtstrook aangelegd die noodzakelijk is vanuit oogpunt van verkeersveiligheid. Deze vluchtstrook heeft impact op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder. Dit effect is niet te vermijden binnen de doelstellingen van het project. Mede naar aanleiding van deze zienswijze is het ruimtebeslag in het recreatiepark aangepast door het verleggen van de geplande waterberging. Hierdoor kunnen meer bomen gehandhaafd blijven. In de Nota van Wijzigingen is dit toegelicht.
	14	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
	15	Volgens het deelrapport lucht bevat het rekenmodel zoveel mogelijk emissies van praktijktesten. Een medewerker van RWS vertelde ons op de informatieavond van 17 mei dat er nog veel factoren van TNO-rollenbanktesten werden gebruikt in het luchtmodel, onder andere in de basisonderzoekgegevens van de Emissieregistratie. Zijn dit volgens de Minister ook praktijktesten?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.
ZWE-00196	4	Om de uitkomsten van de luchtberekeningen in het MER goed te kunnen beoordelen zou ik graag willen weten hoe de toekomstige emissies zijn berekend. Het gaat dan met name over de samenstelling van het wagenpark en bijbehorende emissiefactoren per voertuigklasse. In de Bijlage 3 van het Deelrapport luchtkwaliteit invoergegevens modelberekeningen' staan dergelijke essentiële data niet vermeld. Het MER schiet tekort in transparantie.	In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&M bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Tabellen_grafieken/Milieu_Leefomgeving/Emissiefactoren . De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer. Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.
	7	Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.	De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke

			<p>meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.</p>
ZWE-00197	1	<p>Ondergetekende exploiteert een agrarisch bedrijf 'Stal Griffenstein' aan de Utrechtseweg 371 in De Bilt. In de jaren 50 en begin zestiger jaren van de vorige eeuw is het familiebedrijf door de aanleg van de A27 en A28 een substantieel deel van haar gronden kwijtgeraakt en daardoor zwaar gedupeerd. De toenmalige grondgebonden landbouwactiviteiten moesten voor een deel worden beëindigd. De ouders van ondergetekende hebben zich daardoor noodgedwongen moeten richten op landbouwactiviteiten welke minder grondgebonden waren. Zij hebben een intensieve kalverhouderij, een hengstenhouderij, het fokken van New Forest pony's en een pensionstalling voor paarden ontwikkeld en daarnaast kamers aan studenten verhuurt. De ervaring met de onteigening toen leert dat het voor ondergetekende, ondanks het bijwonen van informatiebijeenkomsten en het voeren van vele gesprekken met ter zake kundige, nagenoeg onmogelijk is om alle directe maar ook indirecte gevolgen van dit plan voor het bedrijf te overzien. Uitdrukkelijk wil ondergetekende dan ook kenbaar maken dat in deze zienswijze nooit alle gevolgen van en bezwaren op het plan voor ondergetekende zijn te benoemen.</p> <p>In 1994 heeft ondergetekende het bedrijf door het overlijden van zijn vader overgenomen en om een volwaardig inkomen te kunnen behalen, heeft hij en zijn vrouw het bedrijf moeten doorontwikkelen. De huidige activiteiten zijn het verhuur van studentenkamers, het fokken van KWPN-paarden en van New Forest pony's, het aanbieden van pensionstalling en het bieden van ondersteuning bij het fokken van paarden, de verhuur van ruimte voor het geven van cursussen en coaching in relatie tot paarden en een zorgboerderij. Bijna alle activiteiten hebben een sterke samenhang en/of zijn sterk aan elkaar, de lokatie en de omgeving gekoppeld.</p> <p>Het spreekt voor zich dat ten behoeve van deze activiteiten de nodige investeringen in het onroerend goed zijn uitgevoerd om de genoemde activiteiten te kunnen uitoefenen en om de benodigde en gevraagde kwaliteit te kunnen realiseren. Om tot het huidige bedrijfsniveau te kunnen komen, hebben ondergetekende en zijn vrouw de nodige inspanningen moeten plegen. Ook het opbouwen van de klantenkring heeft het nodige aan investeringen gevraagd. Een proces van vele jaren. Voor de toekomst zullen de nodige investeringen en inspanningen worden gedaan om aan de toekomstige eisen en wensen te kunnen blijven doen, om de bedrijfscontinuïteit te kunnen borgen en een voldoende hoge bedrijfswinst te kunnen behalen.</p> <p>Ondergetekende heeft diverse bijeenkomsten in het kader van de voorbereidingen op het ontwerp Tracébesluit bijgewoond en met vertegenwoordigers van het ministerie gesproken. Hij concludeert dat op basis van het ontwerp Tracé besluit en milieueffectrapportage en na raadpleging van deskundigen, de impact van de aanpassingen in de infrastructuur tot grote gevolgen voor zijn bedrijf op deze locatie zal leiden en wederom wordt deze bedrijfslocatie zwaar gedupeerd. Op termijn zou dit zelfs noodgedwongen tot bedrijfsbeëindiging kunnen leiden. Dit is voor ondergetekende onacceptabel.</p> <p>Het areaalverlies leidt er toe dat de grondgebonden activiteiten wederom worden aangetast of zelfs onmogelijk wordt gemaakt. Daarbij komt dat de kwaliteit van diverse bedrijfsactiviteiten verslechteren en ook vanuit deze invalshoek zijn diverse bedrijfsonderdelen op den duur niet meer mogelijk.</p> <p>Areaalverlies</p> <p>Op basis van het voorliggende plan verliest ondergetekende een aanzienlijk deel van zijn areaal. Het huidige areaal is 1,2 ha eigendomsgrond (huiskavel en erf) en 2.91 ha reguliere pacht, dit is een duurzame gebruiksvorm. De gronden met de reguliere pachtovereenkomst worden in het ontwerptracé ingetekend als compensatie voor natuur en bos en op basis van de tekeningen verliest ondergetekende ook een stuk van zijn eigendomsgrond geschat op ca. 450 m2. Bij realisering van de plannen wordt het areaal met de vaste gebruiksvormen (eigendom en reguliere pacht) dan met ca. 72% verkleind.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Met de geluidbeperkende maatregelen die worden getroffen in het project Ring Utrecht kan bij vrijwel alle woningen worden voldaan aan de geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan. Daar is dus geen sprake van een verslechtering van de geluidssituatie en dus geen verhoogd gezondheidsrisico t.g.v. geluid.</p> <p>Langs de A12, tussen de knooppunten Oudenrijn en Lunetten, wordt bij vrijwel alle woningen met de maatregelen uit het project Ring Utrecht een geluidreductie van 4 dB of meer gehaald en dat is een aanzienlijke verbetering van de geluidssituatie.</p> <p>In het onderzoeksgebied zijn er slechts 60 woningen waar onvoldoende doelmatige maatregelen getroffen kunnen en waar de geluidbelasting met het project hoger is dan op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan, bij 378 geluidgevoelige objecten zal de geluidbelasting als gevolg van de doelmatige maatregelen wel lager zijn dan deze toegestane geluidbelasting maar nog wel hoger dan de streefwaarde voor sanering.</p> <p>Voor deze 438 woningen zal na het onherroepelijk worden van het tracébesluit onderzoek gedaan worden naar mogelijke effectieve maatregelen bij de woning (bijvoorbeeld gevelisolatie). In welke mate het resterende geluideffect tot een verhoogd gezondheidsrisico is sterk locatie-afhankelijk waarbij de aanwezigheid van andere bronnen, de hoogte van de totale geluidbelasting en de mate van toename bepalend zijn.</p> <p>De Commissie m.e.r. heeft in haar advies over de milieueffectrapportage aangegeven dat de verschillen qua blootstelling aan geluid gering zijn en dat er daarom geen aanleiding is om dit verder te onderzoeken.</p> <p>Beplanting zoals struiken en bomen absorberen nauwelijks geluid. Voor een werkelijk waarneembaar effect van bomen op de geluidsbelasting moet er sprake zijn van een diep en ook fors gesloten bos. Aangezien het geluidreducerend effect van beplanting gering is en sterk afhankelijk van het type beplanting, wordt daar in de rekenmethodieken geen rekening mee gehouden.</p> <p>Het is vaak wel zo dat de beleving van geluid verandert bij de aanwezigheid van beplanting: de geluidbron is dan aan het zicht onttrokken en het geluid wordt als minder aanwezig en minder storend ervaren. Het geluid van de beplanting zelf, bijvoorbeeld in de wind ritselende bladeren, kan bovendien het geluid van de weg onder bepaalde omstandigheden maskeren.</p> <p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt nader ingegaan op de vraag waarom geluidbelastingen worden berekend en niet worden gemeten.</p> <p>Rijkswaterstaat is sinds het voorjaar van 2016 met deze inspreker in contact. In de diverse overleggen is kennis genomen van de specifieke situatie en zorgen, zowel in het verleden als de huidige situatie. Naast een belangeninventarisatie is er inmiddels een gesprek over de tracéwet- en grondaankoopprocedure en worden diverse oplossingsrichtingen beschouwd. Een eventuele schadeloosstelling betreft een totale schadeloosstelling gebaseerd op de Ontheingingswet en de hierop gevormde jurisprudentie. Eén van de basisregels van de Ontheingingswet is dat de inkomens- en vermogenspositie van de indiener voor en na de ingreep gelijk dient te blijven. De bedrijfsvoering is hierbij een punt van aandacht.</p> <p>Overigens is het zo dat bij een betere doorstroming de luchtkwaliteit verbetert: stilstaand en optrekkend verkeer veroorzaakt meer uitstoot van stoffen dan doorstromend verkeer.</p>

Deze gronden liggen direct aansluitend op de bedrijfsgebouwen (de stallen) en huiskavel. Deze zijn noodzakelijk voor de uitloop, de weidegang, van de paarden en pony's. Deze uitloop, weidegang, is voor het onderdeel pensionpaarden ook een kwaliteitsaspect waarmee het bedrijf in haar product zich van andere bedrijven in de omgeving juist kan onderscheiden. Ook is deze uitloop noodzakelijk in het kader van het welzijn voor de paarden en pony's zoals ook is verwoord in de landelijke nota voor welzijn in de paarden houderij. Door het areaalverlies kan ondergetekende deze kwaliteit niet meer leveren en zullen klanten elders hun paarden gaan stallen. Uiteraard geldt dit ook voor de verschillende fokkerijactiviteiten.

Door de aantasting en zelfs beëindiging van voornoemde bedrijfsactiviteiten moeten ook de aanverwante bedrijfsactiviteiten worden beëindigd omdat de basis daarvoor is weggefallen. De zorgboerderij waarin cliënten met een beperking hun activiteiten en bezigheden uitoefenen hebben namelijk een directe samenhang met en zijn gekoppeld aan deze activiteiten. Dit fundament valt weg en daarmee vervalt ook dit bedrijfsonderdeel als het areaalverlies voor dit bedrijf optreedt. Dit geldt tevens in zekere mate ook voor het geven van cursussen en coaching.

De kans op compensatie van gronden in het gebied is gezien het beperkte landbouwareaal en de gronddruk niet of nauwelijks mogelijk. Voor de compensatie is het essentieel dat deze gronden direct op de bedrijfsgebouwen aansluiten. De dagelijkse uitloop, de weidegang, met een relatief groot aantal paarden kan uit arbeidstechnisch oogpunt, verkeersveiligheid en dierenwelzijn niet op een grotere afstand plaatsvinden. Daarbij komt dat ondergetekende door een wijk moet en dit is onverantwoord, onwenselijk en zal op weerstand uit de wijk stuiten.

In de omgeving gebruikt ondergetekende ook gronden op basis van een geliberaliseerde overeenkomst. Deze wendt hij aan voor de inscharing van een beperkt aantal dieren. Hij acht de kans groot dat hij ook deze gronden door de aanpassingen aan de infrastructuur zal kwijtraken omdat de desbetreffende eigenaar, Het Utrechts Landschap, ook door het Tracé besluit wordt getroffen en deze gronden mogelijk als compensatie voor verloren gegane natuur zal moeten aanwenden.

Ondergetekende moet dan ook de conclusie trekken dat door dit ontwerp Tracé besluit het areaalverlies dusdanig groot is waardoor hij in de toekomst alle bedrijfsactiviteiten zal moeten beëindigen. Hij wordt dan ook (wederom) zwaar benadeeld en voelt zich zwaar gedupeerd. Hij maakt dan ook ernstig bezwaar om het perceel kadastraal gemeente De Bilt sectie M nr. 153 als compensatie voor bos, landschappelijke inpassing en/of natuur aan te merken en een stuk van zijn eigendomsgrond voor de aanpassing in de infrastructuur aan te wenden. Hij pleit ervoor om de huidige bestemming en gebruik te handhaven en dus te vrijwaren van de voorgestelde claims, en om te zoeken naar alternatieven.

Kwaliteitsverlies door milieu en landschap

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

Op dit moment zijn de A27 en A28 al forse corridors in het landschap maar door het bos en de afzonderlijke bomen is dit nauwelijks zichtbaar en beperkt hoorbaar. Door de voorgestelde plannen wordt het landschap en de beleving sterk aangetast. Waarschijnlijk worden diverse landschappelijke compenserende maatregelen getroffen maar ondergetekende stelt dat het tenminste 15 jaar duurt voordat de resultaten van deze maatregelen het huidige niveau van de landschappelijke inpassing zal worden bereikt. Bomen groeien relatief langzaam. Daarbij komt dat het weglichaam hoger wordt en dus moeten de bomen en dergelijke nog hoger groeien om tot een vergelijkbare situatie te komen. Ook komen de lichtbronnen, lantaarns, langs de infrastructuur hoger zodat de uitstraling van het licht verder zal komen wat voor zijn bedrijf negatiever worden. Het spreekt voor zich dat de kwaliteiten voor dit bedrijf worden aangetast. De klanten en cliënten (zorgboerderij) vinden de locatie van ondergetekende niet meer aantrekkelijk en kiezen ervoor om

	<p>hun paarden elders te stallen en om de zorg elders in te kopen. Dit geldt ook voor de akoestiek en de gezondheid. In het milieueffectrapport is er aangegeven dat de aanpassingen binnen de normen plaatsvinden. Mede in samenhang tot de voornoemde opmerkingen over het landschap zal dit de nodige twijfels onder de klanten en cliënten oproepen en deze zullen daardoor afhaken. Een ondernemer kan nooit op dergelijke gevoelens anticiperen zodat ingeschat wordt dat dit tot verlies van klanten leidt, minder aanwas kan worden verkregen en de prijzen voor zijn producten naar beneden zal moeten bijstellen.</p> <p>Ook heeft ondergetekende de nodige twijfels en plaatst kanttekeningen bij deze onderzoeken. De aanleg en de aanpassingen aan de infrastructuur in het verleden hebben bewezen dat de toen gehanteerde modellen niet de werkelijkheid van nu hebben berekend. De toename en onvoorziene omstandigheden hebben tot veel meer overlast geleid. Dit heeft al tot de nodige negatieve effecten geleid. De toename van het geluid maar ook de negatieve gevolgen voor de volksgezondheid hebben directe gevolgen voor mens en dier. Ondergetekende maakt zich dan ook grote zorgen over de gezondheid van zijn gezin.</p> <p>Alleen al door het verlies van de beplanting, bomenrij, zal de geluidsoverlast en de neerslag van fijnstof toenemen. Ook de overlast neemt toe doordat door de betere doorstroming de gemiddelde snelheid op de A27 en A28 zal toenemen. Aangezien zijn bedrijfsactiviteiten voor het overgrote deel buiten afspelen, heeft dit directe invloed op zijn klanten en ook voor ondergetekende en zijn vrouw. Ondergetekende stelt dat de uitstoot van het verkeer door de aanpassingen zal toenemen. Hij eist dat er sowieso een nulmeting voor de akoestiek en de vervuiling, de uitstoot, voor zijn locatie wordt uitgevoerd en een plan voor de monitoring wordt opgesteld. Indien de normen worden overschreden, zal voor hem en zijn gezin, de klanten en cliënten de nodige maatregelen moeten worden getroffen.</p> <p>Overigens stellen de cliënten en hun begeleiders op zijn bedrijfs onderdeel zorgboerderij (noodgedwongen) nog hogere eisen aan de omgevingskwaliteiten en de normen voor de volksgezondheid dan de gemiddelde. De cliënten op de zorgboerderij zijn uitermate gevoelig voor externe prikkels, denk hierbij aan cliënten met een autistisch spectrum. Ondergetekende schat in dat op korte termijn de directe gevolgen vooral bij deze groep optreden doordat cliënten, de zorgboerderij, elders hun heil zoeken. Nogmaals deze bedrijfsactiviteit is met deze bijbehorende doelgroep erg kwetsbaar.</p> <p>Ondergetekende maakt zich dan ook grote zorgen en concludeert dat de voorgestelde aanpassingen aan de infrastructuur tot aantasting van diverse kwaliteiten en tot verslechtering van de volksgezondheid zullen leiden. Niet alleen de bedrijfsvoering staat daardoor onder druk en kan niet meer worden gecontinueerd maar ook het woongenot en de gezondheid van zijn gezin worden aangetast.</p>	
4	<p>Woongenot en waardedaling onroerend goed Bij de realisering van de voorgestelde plannen daalt de waarde van het onroerend goed en wordt het woongenot aangetast. Deze waardedaling, kapitaalsvernietiging, treedt tevens op door de noodgedwongen bedrijfsbeëindiging. Ook is de waardedaling een gevolg van het minder aantrekkelijk worden van zijn locatie. De eerdergenoemde waarden en kwaliteiten van het onderhavige gebied verslechteren alsmede diverse milieuaspecten waaronder de volksgezondheid. Het spreekt voor zich dat daarmee het woongenot wordt aangetast.</p> <p>Ondergetekende heeft zijn bezwaren tegen de voorgestelde plannen geuit. Indien de plannen alsnog doorgaan, wil hij voorafgaand aan de realisering van de plannen volledig worden gecompenseerd in deze waardedaling en compensatie voor zijn aantasting in het woongenot.</p> <p>Resume Het Tracé besluit en het milieueffectrapport hebben grote volgen voor zijn bedrijfsvoering en zijn gezin. De realisering van de voorgestelde plannen zullen tot beëindiging van vrijwel alle bedrijfsonderdelen leiden. Ondergetekende heeft diverse deskundigen geraadpleegd en zij stellen uitdrukkelijk vast dat bij realisering van deze plannen het bedrijf niet meer levensvatbaar zal zijn. Het toekomstperspectief wordt weggeslagen. Dit leidt tot kapitaalsvernietiging en is de basis voor het behalen van een inkomen middels de agrarische onderneming weggenomen.</p> <p>Ondergetekende kan dan ook niet anders dan tegen het ontwerp Tracé besluit bezwaar maken en</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.</p> <p>Rijkswaterstaat is in overleg met u om naar een passende oplossing te zoeken. Indien u van oordeel bent dat daar niet alle nadelige effecten in worden meegenomen, kunt u aanspraak maken op nadeelcompensatie.</p>

		<p>verzoekt u het plan dusdanig aan te passen zodat voor zijn bedrijf en zijn gezin geen nadelige effecten optreden zodat hij zijn bedrijf kan continueren en ook naar de toekomst kan blijven ontwikkelen.</p> <p>Ondanks zijn bezwaren wenst ondergetekende op korte termijn met het ministerie in overleg te treden voor het zoeken naar oplossingen en mogelijke alternatieven. Overigens heeft ondergetekende al met diverse vertegenwoordigers van het ministerie gesproken waarin hij zijn situatie kenbaar heeft gemaakt.</p>	
ZWE-00198	6	<p>Door de veranderingen in Amelisseweerd ben ik bang vooreen verandering in de grondwaterstand. Bij het lekken van het vlies of door eventuele plaatsing van bentoniet diepwanden zal de grondwaterstand veranderen. Zowel vernatting als verdroging zal leiden tot sterfte van oude bomen. Dat is onacceptabel. U mag niet dit risico nemen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd). Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en de folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van de verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.</p>
	9	<p>Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.</p>	<p>Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken is het in enkele gevallen noodzakelijk om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde.</p> <p>Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.</p>
	18	<p>Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.</p>	<p>Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermde Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit.</p> <p>Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl.</p>
ZWE-00199	11	<p>Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de</p>

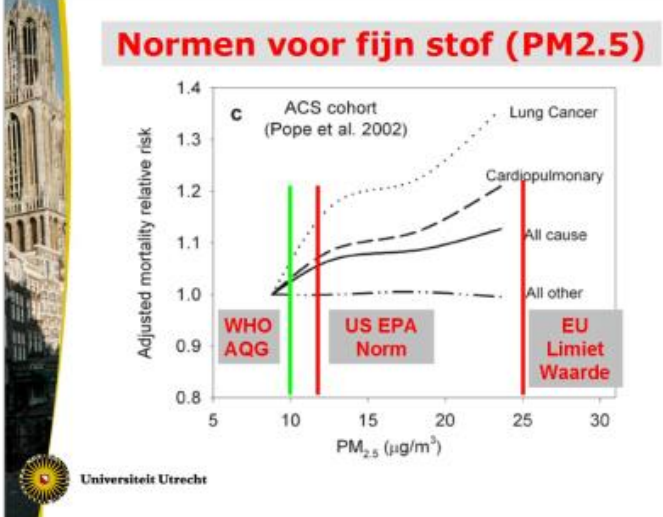
			<p>bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
	12	<p>De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren er tegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af</p>	<p>Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidssanering voor de A12 is onderdeel van het project ring Utrecht en staat als zodanig in de planning.</p> <p>De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden.</p> <p>De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.</p>
ZWE-00200	2	<p>Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerp-snelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.</p>	<p>De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p> <p>Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>
	7	<p>De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.</p>	<p>Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.</p>

	8	<p>Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>
ZWE-00201	1	<p>De zienswijze is gericht tegen verschillende punten die betrekking hebben op de bouw- en aanlegfase. Onderstaand worden deze punten verduidelijkt. Aanwezigheid werkterrein gedurende bouw- en aanlegfase Uit kaart 9 van de situatietekeningen van het ontwerpbesluit blijkt dat 'rondom' het dierenasiel een tijdelijk werkterrein wordt aangelegd. Aan de noordzijde van het dierenasiel is het werkterrein direct tegen de perceelgrens aan geprojecteerd. Ook is het werkterrein over de toegangsweg heen geprojecteerd.</p> <p>Uit de verschillende stukken behorende bij het ontwerp-tracébesluit en het milieueffectrapport blijkt niet dat er rekening wordt gehouden met de gevolgen van dit werkterrein voor het dierenasiel. In zijn algemeenheid wordt gesteld dat er gestreefd wordt om de hinder en de beleving voor de omwonenden zoveel mogelijk te beperken. Opgemerkt wordt dat de werkzaamheden zoveel mogelijk op en vanaf de bouwterreinen zullen plaatsvinden en dat de afwegingen met betrekking tot de aanvaardbare hinder in de besluitvorming rondom de omgevings- en APV-vergunningen aan de orde zullen komen. Op dit moment biedt het ontwerp-tracébesluit geen enkele rechtszekerheid voor het dierenasiel dat de hinder wordt voorkomen.</p> <p>Hinder Het dierenasiel maakt zich ernstige zorgen over de hinder die zij zullen ondervinden van de bouwwerkzaamheden, te meer daar deze werkzaamheden 8 jaar duren. Hierbij gaat het in ieder geval om de volgende zaken:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Slechte bereikbaarheid: het dierenasiel is op dit moment bereikbaar via een geasfalteerde toegangsweg die langs het terrein van de Rijvereniging Amelisweerd loopt en die door een ventweg wordt ontsloten op de Koningsweg. Het is belangrijk dat het dierenasiel 24 uur per dag bereikbaar is. Niet alleen overdag maar ook in de avond- en nachtperiode kunnen dieren worden afgeleverd bij het dierenasiel. Het werkterrein is nu direct over de toegangsweg heen geprojecteerd. Uit het ontwerpbesluit blijkt niet wat er met deze toegangsweg gaat gebeuren. - Geluid- en trillinghinder: een dierenasiel is in de zin van de Wet geluidhinder geen geluidgevoelige bestemming. Echter vanwege de aanwezige dieren is het wel noodzakelijk om rekening te houden met de geluidbelasting op het dierenasiel(terrein). Geluid maar ook trillinghinder kan voor veel overlast voor de dieren zorgen. Zo kunnen de dieren stress en angst krijgen door bijvoorbeeld harde geluiden of hoge pieptonen. Als gevolg hiervan kunnen de honden gaan blaffen en dit kan resulteren in overlast voor omwonenden en problemen (handhaving) met de milieuwetgeving en de daarin vastgelegde milieuruimte. <p>Het dierenasiel moet op basis van artikelen 2.20 lid 1 en lid 5 van het Activiteitenbesluit voldoen aan maatwerkvoorschriften waarin de hoogst toelaatbare geluidbelasting op een aantal woningen in de omgeving is vastgelegd. Indien de aanwezige dieren als gevolg van hinder van de bouwwerkzaamheden meer gaan blaffen kan het dierenasiel mogelijk niet meer voldoen aan de maatwerkvoorschriften.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lichthinder: het is niet wenselijk dat dieren die in de buitenverblijven en - kennels aanwezig zijn hinder ondervinden van bouwlampen of de lampen van het bouwverkeer. Net als van geluid- en trillinghinder kunnen de dieren hierdoor angstig en gestrest raken. 	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken.</p> <p>Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen.</p> <p>Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerp-tekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijzigingen. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>Het werkterrein naast het dierenasiel is noodzakelijk voor de realisatie van het project. Het werkterrein is aangepast zodat de ontsluiting van het dierenasiel is aangepast. Zie hiervoor de Nota van Wijziging.</p> <p>U vreest voor hinder en overlast van uw asioldieren van dit werkterrein. In zijn algemeenheid wordt verondersteld dat maatregelen die hinder voor mensen verminderen, ook gunstig zijn voor de aanwezige dieren.</p>
	3	<p>Tevens wil het dierenasiel benadrukken dat zij graag zo snel mogelijk betrokken wordt bij de verdere planvorming/ uitwerking van het bouwterrein. Het dierenasiel wenst in ieder geval</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p>

		<p>betrokken te worden bij de volgende zaken:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Situering van de toegangsweg; - Inrichting van het bouwterrein; - De ontsluiting van het bouwterrein - De noodzaak om eventueel geluidwerende maatregelen te treffen. 	<p>De problematiek van het dierenasiel ia bekend bij Rijkswaterstaat en Rijkswaterstaat is graag bereid tijdens de contractvoorbereiding nader met u af te stemmen. Rijkswaterstaat zal hiertoe het initiatief nemen. Onder zienswijzepunt 1 en in het algemeen deel van de Nota van Antwoord wordt in algemene zin toegelicht hoe wordt omgegaan met de werkterreinen en hinder.</p>
ZWE-00202	1	<p>Wijzigen op- en afritten Rijkswaterstaat dient ervoor zorg te dragen dat de op- en afritten naar de verzorgingsplaats/het motorbrandstoffenverkooppunt in overleg met BP zodanig worden gereconstrueerd dat het BP motorbrandstoffenverkooppunt optimaal en veilig bereikbaar is, gegeven de infrastructuur ter plaatse. Hiertoe zijn al afspraken gemaakt met Rijkswaterstaat (zie gespreksverslag van mevrouw xxx van 18 september 2013).</p> <p>Indien er, als gevolg van de infrastructurele wijzigingen, onverhoopt bepaalde zaken op het motorbrandstoffenverkooppunt (bijvoorbeeld: ondergronds leidingwerk, olie- en benzineafscheiders, de prijzenpaal etc.) in het gedrang komen en als gevolg hiervan verplaatst dan wel aangepast zouden moeten worden, zal eerst voorafgaandelijk overleg met BP gepleegd worden teneinde te bezien of er mogelijkheden zijn om nadelige gevolgen te voorkomen. Indien dergelijke gevolgen niet vermeden kunnen worden dan zal BP voor deze kosten gecompenseerd worden.</p>	<p>Er bestaat een kans dat door werkzaamheden aan de Ring Utrecht schade ontstaat aan eigendommen van derden. Aan de hand van de voorgenomen werkzaamheden wordt een invloedsgedebied in kaart gebracht. Binnen dit gebied worden – vóór aanvang van de werkzaamheden – bouwkundige vooropnamen uitgevoerd aan objecten, installaties of landbouwgronden. De vooropnamerapporten worden aan de eigenaren verstrekt en gebruikt om te beoordelen of er een verband bestaat tussen schade en de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Aangewezen objecten, installaties of landbouwgronden zullen worden gemonitord tijdens de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Indien er volgens een benadeelde schade is ontstaan als gevolg van de werkzaamheden dan kan deze een verzoek om schadevergoeding indienen.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.</p>
	2	<p>Zichtbaarheid van het motorbrandstoffenverkooppunt Rijkswaterstaat dient ervoor zorg te dragen dat de zichtbaarheid van het motorbrandstoffenverkooppunt niet wordt aangetast en dat eventueel uit te voeren werkzaamheden en voorzieningen zodanig worden uitgevoerd dat het zicht niet wordt belemmerd.</p>	<p>In het Landschapsplan is aanvullende begroeiing opgenomen in de omgeving van de verzorgingsplaats, maar alleen aan de kant van de bebouwing, niet aan de kant van de weg. Deze heeft mede tot doel het zicht op de verzorgingsplaats vanuit het landelijk gebied te beperken. De landschappelijke inrichting van de weg leidt niet tot een afname van de zichtbaarheid van de verzorgingsplaats vanaf de A27.</p> <p>Voorafgaand aan de start van de werkzaamheden zal de dan geselecteerde aannemer met alle belanghebbenden nadere afspraken maken over de werkzaamheden. In die afspraken kan ook de zichtbaarheid van de verzorgingsplaats gedurende de werkzaamheden worden betrokken.</p>
ZWE-00203	2	<p>Niet voor niets hebben het Centraal Plan Bureau en onderzoeksbureau Decisio op basis van actuele en accurate cijfers de minister het advies gegeven om de beslissing over de verbreding van de weg uit te stellen. Ook de TU Delft heeft geconcludeerd dat de kosten-baten-verhouding sterk negatief was bij de huidige verwachte economische groei. Voor de Commissie MER reden om te twijfelen aan de nut en noodzaak van dit project en te verzoeken om een gedegen onderbouwing van de cijfers, iets waar tot op heden gaan gehoor aan gegeven is. Dat betekent dat de minsister op basis van foutieve gegevens een beslissing gaat nemen. Ik dring er dan ook bij Rijkswaterstaat op aan om alsnog op basis van de meest recente cijfers en economische verwachtingen een eerlijke herberekening te maken en daarin de overwegingen en/of aanbevelingen van het CBP, Decisio, de TU Delft en de Commissie MER mee te nemen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Het onderzoeksbureau Decisio heeft de maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) opgesteld. Het CPB heeft een second opinion uitgevoerd en daarbij tegelijkertijd een aantal aanbevelingen gegeven. In de brief aan de Tweede Kamer ter voorbereiding van het AO MIRT in juni 2014 is uitvoerig ingegaan op deze aanbevelingen (IENM/BSK-2014 125664). Deze aanbevelingen hebben niet geleid tot wijzigingen. De genoemde studie van de TU Delft betreft een derdejaars studentenscriptie waar geen besluitvorming op kan worden gebaseerd. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat de milieu-effectrapportage van goede kwaliteit is en dat dit voldoende milieu-informatie bevat om een gedegen besluit te kunnen nemen.</p>
	5	<p>Hoewel direct langs de snelweg gelegen, gaat het hier om een waardevol stukje natuur dat mij niet alleen genoeg schenkt als ik hier langs kom op mijn wandeling naar Amelisseweerd, maar wat ook een broed- en verblijfplaats is voor diverse vogelsoorten en andere dieren. Het voornemen om dit waardevolle stukje natuur met cultuurhistorische waarde 'en passant' maar even te gebruiken als bouwwerkplaats tijdens de acht jaar durende bouwperiode, getuigt van geen enkel respect voor de natuurlijke, cultuurhistorische en gevoelswaarde die dit stukje natuur voor vele Lunettenaren en andere passanten heeft. Ook hiermee logenstrakt Rijkswaterstaat zijn stelling dat de weg ontworpen is in samenhang met het omringende landschap en voldoet daarom ook op dit punt niet aan de uitgangspunten die voor dit project gedefinieerd zijn, zie ook het eerder genoemde citaat.</p>	<p>Voor wat betreft eventuele effecten op natuur tijdens de bouw zal de opdrachtnemer een ecologisch werkprotocol opstellen. In dit werkprotocol zal door opdrachtnemer worden aangegeven hoe ter plaatse omgegaan dient te worden met aanwezige flora en fauna, op welke manier en in welke periode de werkzaamheden uitgevoerd worden, kortom op welke wijze geborgd wordt dat de werkzaamheden binnen de kaders van de Flora- en faunawet zullen worden uitgevoerd. Een voorwaarde daarbij is de inzet van een deskundige. De Flora- en faunawet verbiedt het verstoren of vernietigen van vaste rust- en verblijfplaatsen zoals foerageergebied en/of migratieroutes. Zulke effecten zullen voorkomen worden. Indien dit onmogelijk blijkt, zal met behulp van een ontheffing moeten worden gewerkt.</p>

	<p>Als er iets is waar geen rekening mee gehouden wordt in het OTB, dan is het wel de omgeving. Zie Bijlage 2: Geluidswerende groenstrook Tussen de Rails.</p> <p>Bovendien betekent het verwijderen van de groenstrook ten bate van een werkterrein dat er geluidsoverlast van de A27 gaat ontstaan, nu dus op nóg een andere plek in Lunetten. Ook dat is wederom in strijd met de door Rijkswaterstaat zelf geformuleerde uitgangspunten.</p>	<p>Beplanting zoals struiken en bomen absorberen nauwelijks geluid. Voor een werkelijk waarneembaar effect van bomen op de geluidsbelasting moet er sprake zijn van een diep en ook fors gesloten bos. Aangezien het geluidreducerend effect van beplanting gering is en sterk afhankelijk van het type beplanting, wordt daar in de rekenmethodieken geen rekening mee gehouden.</p> <p>Het is vaak wel zo dat de beleving van geluid verandert bij de aanwezigheid van beplanting: de geluidbron is dan aan het zicht onttrokken en het geluid wordt als minder aanwezig en minder storend ervaren. Het geluid van de beplanting zelf, bijvoorbeeld in de wind ritselende bladeren, kan bovendien het geluid van de weg onder bepaalde omstandigheden maskeren.</p> <p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig is, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. In de Nota van Wijziging is beschreven dat het werkterrein langs de groenstrook 'Tussen de Rail' verkleind is, zodat de eerste lijn bomen gespaard kan blijven.</p>
7	<p>Zeker na de pijnlijke strijd eind jaren zeventig, begin jaren tachtig van de vorige eeuw om het toentertijd voor de aanleg van de weg gekapte bos zou je mogen verwachten dat Rijkswaterstaat er alles aan zou doen om te voorkomen dat dit waardevolle natuurgebied aangetast wordt. Groot is dan ook mijn ontzetting over de voorgenomen plannen en over het feit dat ondanks alle inspraakrondes en eerdere protesten in de definitieve plannen toch sprake is van een aantasting van Amelisweerd die een bedreiging vormt voor het hele ecologische systeem van dit bos. Alleen al vanwege het negeren van de wensen van velen op dit punt maakt de door Rijkswaterstaat gehanteerde argumentatie ongelooftwaardig.</p>	<p>Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuovertlast.</p> <p>In het project Ring Utrecht is voorzien in maatregelen om de effecten op de natuur te beperken (mitigatie) en om effecten te compenseren. Deze maatregelen zijn uitvoerig toegelicht in de rapportage Natuurmitigatie en compensatieplan. Dit is een onderliggende rapportage bij het tracébesluit en bij de milieu-effectrapportage. Een voorbeeld van een mitigerende maatregel is het aanbrengen van vleermuisvriendelijke verlichting in onderdoorgangen. Voor een betere sociale veiligheid is een goed verlichte onderdoorgang noodzakelijk. Bij gewone verlichting werkt dat verstorend voor de vleermuizen. met de plaatsing van zorgvuldig geplaatste vleermuisvriendelijke verlichting wordt ervoor gezorgd dat de vleermuizen ongehinderd door de onderdoorgang kunnen vliegen terwijl meteen de sociale veiligheid verbetert. Ook zijn er algemene natuurversterkende maatregelen, zoals het realiseren van natuurvriendelijke oevers. Deze komen niet voort uit de noodzaak om effecten voor een bepaalde soort te beperken, maar uit de ambitie om de algehele natuurwaarde en daarmee de biodiversiteit in het plangebied te versterken.</p> <p>Compensatie vindt plaats voor ecologische hoofdstructuur (EHS) en voor bomen, op basis van wettelijke regelingen. In het project is uitgegaan van een ruimhartige compensatie. Dit betekent dat er meer compensatie plaats vindt dan minimaal wettelijk noodzakelijk is. Dit is toegelicht in genoemd Natuurmitigatie- en compensatieplan. In de Nota van Wijziging en het tracébesluit is de EHS-compensatie verder uitgewerkt dan in het ontwerp-tracébesluit.</p>
8	<p>Door de veranderingen in en bij Amelisweerd verwacht ik bovendien dat de grondwaterstand verandert en vrees ik voor verdroging. De landgoederen zijn gevoelig en nemen een unieke positie in, reden om daar geen risico mee te nemen.</p>	<p>Over de wijze waarop de bak wordt verbreed zijn nog geen besluiten genomen. Bij de aanleg van de oorspronkelijke tunnelbak zijn damwanden gebruikt en heeft grondwateronttrekking plaats gevonden. Via grondwatermetingen aan beide zijden van de tunnelbak is destijds bepaald dat na afloop van de werkzaamheden de grondwaterstand zich min of meer heeft hersteld tot de situatie van voor de aanleg.</p> <p>Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige kwetsbare objecten in de omgeving zoals de landgoederen. Aangezien het gaat om een tijdelijk grondwatereffect worden geen significante effecten voor de landgoederen verwacht.</p>
9	<p>De compensatie voor het vernietigen van een buitengewoon waardevol deel van Amelisweerd is volstrekt onvoldoende uitgewerkt. De kaartjes met zoekgebieden die Rijkswaterstaat hanteert beiden geen enkele garantie op verwerving en inrichting van hoge en met de huidige situatie</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>

	<p>overeenkomende kwaliteit. Het OTB zoals nu voorligt is niet geldig zolang de compensatie niet op een fatsoenlijke manier geregeld is. En fatsoenlijk betekent ook dat er niet gecompenseerd kan worden in gebieden die nu al als natuurgebied met ecologische waarde bekend staan. Compensatie dient plaats te vinden op locaties die een uitbreiding betekenen van natuurgebied. Ook hier geldt weer dat de uitgangspunten die Rijkswaterstaat zelf formuleert niet toegepast worden, en dat vanuit dat oogpunt op puur procedurele gronden het voorliggende OTB ongeldig en mogelijk zelfs onwettelijk is, wat nog eens bevestigd wordt door alle fouten en onduidelijkheden die in het OTB te vinden zijn.</p>	<p>Conform de Tracéwet kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van Ecologische Hoofdstructuur (EHS) zal plaatsvinden. In het tracébesluit is exact aangegeven waar en met welke oppervlakte de EHS gecompenseerd zal worden. Zie ook hiervoor de nota van wijziging.</p>
10	<p>Een voorbeeld hiervan is te vinden in bijlage 6, bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Dat is slechts een van de vele fouten en onduidelijkheden die mij als burger niet het vertrouwen geven dat de vaststelling van het OTB op een zorgvuldige manier heeft plaats gevonden, terwijl we het wel hebben over een project dat op z'n minst 1,2 miljard Euro gaat kosten waarbij geen enkele twijfel zou mogen ontstaan met betrekking tot een zorgvuldige besluitvorming.</p>	<p>U doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan compensatie van de ecologische hoofdstructuur (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van ecologische hoofdstructuur zal plaatsvinden. In het tracébesluit is aangegeven hoeveel oppervlakte ecologische hoofdstructuur hier gecompenseerd zal worden.</p>
11	<p>Los daarvan speelt een uitspraak van de Raad van State uit 1980 een belangrijke rol bij de vraag of het überhaupt is toegestaan om de bak te verbreden. Bij de behandeling van het bestemmingsplan Maarschalkerweerd (1980) heeft de Raad van State een uitspraak gedaan over de constructie en maximale breedte van de bakconstructie ter hoogte van Amelisweerd. De Raad van State motiveerde de keuze voor de kleinere bakconstructie in plaats van de door Rijkswaterstaat verkozen vliesconstructie met glooiende wanden met een verwijzing naar de grote natuurwetenschappelijke waarde van het landgoed. De voorgenomen verbreding druist in tegen deze uitspraak, maar de beperking staat nog steeds overeind, waardoor verbreding gewoonweg niet is toegestaan.</p>	<p>De uitspraak waaraan de zienswijze refereert, is de uitspraak van de Kroon van 24 december 1980. Daarin is uitgesproken dat goedkeuring werd onthouden aan het bestemmingsplan Maarschalkerweerd. In dit bestemmingsplan werd onder meer de aanleg van de A27 planologisch mogelijk gemaakt. Gelet op bezwaren van de Aktie Amelisweerd, was de Kroon van oordeel dat de bestemming weggebonden groen ter hoogte van het bos Amelisweerd niet voor goedkeuring in aanmerking kwam, voor zover deze bestemming niet benodigd was voor de bak-constructie. De A27 is dan ook ter hoogte van Amelisweerd in een bak-constructie aangelegd, waarmee aan deze uitspraak gevolg is gegeven. De uitspraak is nu niet meer relevant, want uit het thans voorliggende tracébesluit met bijlagen en uit de bijbehorende milieu-effectrapportage tweede fase, volgt dat extra rijstroken moeten worden toegevoegd en weefbewegingen moeten worden verminderd, mede vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. Om dit uit te kunnen voeren, kan niet langer met de huidige bakconstructie worden volstaan.</p>
12	<p>Als bewoner van de wijk Lunetten heeft Rijkswaterstaat al moeite om de compensatie voor de gekapte bomen Amelisweerd op een fatsoenlijke manier rond te breien, over compensatie van de gevolgen op andere plekken, zoals in Lunetten, wordt in alle talen gezwegen en alles is erop gericht om de weg aan te leggen, en niet op een omgevingsvriendelijk inpassen van de weg. Voor Lunetten betekent de verbreding van de weg in ieder geval acht jaar bouwoverlast, met gedurende de bouw geluidsoverlast en luchtverontreiniging, waarbij niet voldaan hoeft te worden aan de reguliere regelgeving, en de aanleg van geluidsmuren ter hoogte van 12 meter, een horizonvervuilende oplossing waarbij Rijkswaterstaat niet eens het geluidswerend effect kan garanderen (dit volgens een uitspraak van een medewerker van Rijkswaterstaat op de voorlichtingsavond in de Musketon, d.d. 2015). Toename van verkeer leidt sowieso tot een toename van geluidsoverlast en luchtverontreiniging, zonder dat daar voor de wijk iets tegenover staat. Ook hier is weer geen sprake van een ontwerp dat ingepast is in de omgeving, maar van een wegverbreding waarbij pas in tweede instantie gekeken wordt hoe er kan worden gegaan met de nadelige gevolgen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>In de paragraaf 2.5 Geluid van de Nota van Antwoord wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op de wijk Lunetten.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>U vreest dat de schermen voor Lunetten tot horizonvervuiling zullen leiden. De schermen worden zorgvuldig ingepast. Deze inpassing wordt in het Esthetisch Programma van Eisen nader uitgewerkt. De gemeente Utrecht is daar intensief bij betrokken. Vanuit Lunetten gezien liggen de schermen achter de grondwal waarop de huidige schermen staan. Deze wal, en de toekomstige beplanting op de wal, zal het scherm grotendeels aan het oog onttrekken.</p>
13	<p>Het ontwerp-principe van een steeds hogere geluidsmuur (12 meter, gelijk aan een flat van vijf verdiepingen) om de toename van meer geluid door meer verkeer te kunnen weerstaan is sterk verouderd en stamt uit de vorige eeuw. Eigentijdse, duurzame en toekomstgerichte alternatieven in de vorm van geheel of deels overkapte inpassing van de weg komen in de plannen niet voor, net zo min als de toepassing van andere innovatieve oplossingen. Mij is bekend dat ideeën hiervoor tijdens de inspraakperiode wel degelijk zijn voorgelegd aan Rijkswaterstaat, maar er is onvoldoende onderzocht of zo'n oplossing ingepast kan worden in het ontwerp. Een overkapping gecombineerd met elektriciteit opwekkende planten, windturbines en</p>	<p>De geluidschermen hebben als primaire doel het beperken van de geluidbelasting. Daarnaast is er sprake van een afweging tussen verschillende ambities: een groene uitstraling, een bijzondere uitstraling op specifieke locaties, opwekken zonne-energie, transparantie. In het tracébesluit is een passage opgenomen die het mogelijk maakt in de toekomst zonnepanelen op de geluidsschermen te plaatsen, mits dit geen gevolgen heeft voor de akoestische kwaliteit daarvan.</p> <p>Uit de afweging van de doelmatige maatregelen is gebleken dat met 'gewone' geluidschermen de benodigde reductie kan worden bereikt. Geluidschermen met een hoogte van 12 meter zijn niet extreem hoog en technisch goed realiseerbaar.</p>

<p>zonnepanelen zou een wijk als Lunetten voor een groot deel zelfvoorzienend kunnen maken, en daarmee zou de aantasting van de wijk door toenemende geluidsoverlast en luchtverontreiniging, zoals die door Rijkswaterstaat zelf voorzien wordt, en acht jaar bouwoverlast op een voor mij als wijkbewoner acceptabele manier gecompenseerd kunnen worden. Op zo'n manier zou het project tot een win-winsituatie omgezet kunnen en draagt een project van de Rijksoverheid bij aan het halen van de landelijke milieudoelstellingen en in het bijzonder die van de stad Utrecht. Voor wat hoort wat, tenslotte.</p>	<p>Afgezien van het feit dat het dus niet nodig is om uitgebreidere maatregelen te treffen, is een overkapping niet veel effectiever dan een gewoon geluidsscherm. Het geluid in de wijk Lunetten wordt bepaald door alle wegen in de nabijheid van de wijk en in het knooppunt Lunetten liggen veel afzonderlijke wegvakken. Een luifel langs de wijk zou vooral effect hebben op de dichtbij gelegen wegvakken en niet op de wegvakken die verder daarvan af liggen.</p>
<p>16 Een organisatie die schermt met het al eerder genoemde citaat ('De nagestreefde doelstelling voor de omgeving is dat maatregelen aan de Ring in elk geval niet tot verslechtingen leiden, en waar mogelijk zelfs een verbetering opleveren. Het gaat daarbij om het hele palet: geluid, luchtkwaliteit, barrièrewerking, sluipverkeer en bijvoorbeeld ook allerlei waarden en kwaliteiten in de omgeving op het gebied van recreatie, natuur, landschap en cultuurhistorie.' Bron: Rijkswaterstaat, A27/A12 Ring Utrecht Ontwerp-Tracébesluit in beeld, Mei 2016.) zou zich ernstig moeten schamen om met zo'n redenatie zich te verdedigen, terwijl uit allerlei rapporten inmiddels duidelijk is dat de luchtverontreiniging veel schadelijker gevolgen heeft voor de gezondheid dan tot nog toe werd aangenomen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p>
<p>17 Professor Brunekreef, werkzaam bij het gerenommeerde en aan de Universiteit van Utrecht verbonden onderzoeksinstituut IRAS, heeft aangetoond dat de nu gehanteerde normen ernstig tekort schieten, kennis die ook bij Rijkswaterstaat en de Rijksoverheid bekend is. Ook de WHO (Wereldgezondheidsorganisatie) hanteert veel scherpere normen als het gaat om luchtverontreiniging en de gevolgen voor de gezondheid. Bij een project dat op z'n vroegst pas in 2026 afgerond wordt mag men verwachten dat bij het hanteren van normen rekening gehouden wordt met de te verwachten ontwikkelingen op dit vlak, net zoals door Rijkswaterstaat (verouderde) aannames gedaan worden over de toename van verkeersdrukke. Die verwachting wordt in het geval van dit OTB op geen enkele manier waargemaakt, wat betekent dat de Rijksoverheid zijn verplichtingen jegens de bevolking verzaakt. Ter illustratie een grafiek van de ziektelast van fijnstof (PM_{2,5}). Pas bij een norm van 10-12 µg gaat die ziektelast redelijk omlaag. De Europese norm is 25 µg en zou dus flink omlaag moeten naar de WHO norm van 12 µg, de norm van de Wereldgezondheidsorganisatie.</p>	<p>Toekomstig Landelijk luchtbeleid</p> <p>Nu bijna overal in Nederland de Europese normen worden gehaald wordt het landelijk beleid meer gericht op maximale gezondheidswinst in plaats van normoverschrijdingen. De Europese bronmaatregelen (schonere motoren) zijn momenteel het meest kosteneffectief om de luchtkwaliteit te verbeteren. Om het wagenpark de komende jaren schoner te krijgen wordt het gebruik van minder milieubelastende brandstoffen zoals waterstof en de verdere ontwikkeling van elektrische voertuigen gestimuleerd. In de Tweede kamer brief van 5 juli 2016 is gemeld dat de Gezondheidsraad is gevraagd om te adviseren over hoe gezondheid meer centraal te stellen in het luchtkwaliteitsbeleid. Dit advies wordt in 2017 verwacht.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit</p>
 <p>Normen voor fijn stof (PM_{2,5})</p> <p>The graph shows the adjusted mortality relative risk (Y-axis, 0.8 to 1.4) versus PM_{2,5} concentration in µg/m³ (X-axis, 5 to 30). Key markers include WHO AQG at 10 µg/m³, US EPA Norm at 12 µg/m³, and EU Limiet Waarde at 25 µg/m³. The ACS cohort (Pope et al. 2002) data shows curves for Lung Cancer, Cardiopulmonary, All cause, and All other mortality risks, all of which increase with higher PM_{2,5} concentrations.</p>	<p>Onderdeel van het NSL is de jaarlijkse monitoring. Als onderdeel van de monitoring worden jaarlijks met de monitoringstool berekeningen uitgevoerd van de concentraties in het achterliggende kalenderjaar en van de prognosejaren van het NSL (2015, 2020 en 2030). Metingen zeggen alleen iets over de huidige situatie en niet over een toekomstig effect. Indien uit de monitoring blijkt dat de geplande of getroffen maatregelen niet voldoende effectief zijn, zullen er binnen het NSL extra maatregelen worden genomen om de (dreigende) normoverschrijdingen weg te nemen. In de NSL monitoring worden de concentraties fijn stof en stikstofdioxide in kaart gebracht op basis van modelberekeningen en metingen. De luchtkwaliteit in Nederland wordt continu gemeten met het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML) door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Voor een overzicht van de meetpunten zie www.rivm.nl/lml. Modelberekeningen zorgen voor een geografisch meer gedetailleerd en beter dekkend totaalbeeld van de luchtkwaliteit dan mogelijk is op basis van alleen metingen op een beperkt aantal meetlocaties. De metingen vormen een essentiële basis voor de ijking van modelberekeningen. Het RIVM stelt jaarlijks een rapportage op met de resultaten van de monitoring. Deze rapportages zijn in november/december openbaar. De rapportages van de jaarlijkse monitoring zijn te vinden op www.nsl-monitoring.nl.</p>

	<p><i>Bron: Luchtverontreiniging, wat is de omvang van het risico? Bert Brunekreef, PhD, IRAS.</i></p> <p>Door deze signalen te negeren maken Rijksoverheid en Rijkswaterstaat zich met vooruitwerkende kracht schuldig aan een misdaad tegen de bevolking, iets wat binnen nu en dertig jaar zal blijken. Omdat ik, als representant van de generatie die nu beslissingen neemt over de toekomst van onze kinderen en de generaties na mij, mijn verantwoordelijkheid neem, kan ik niet toestaan dat de voorliggende plannen op geen enkele manier een voorschot nemen op ontwikkelingen die op dit gebied plaats zullen vinden. In de huidige plannen geen rekening houden met deze ontwikkelingen is een ernstige omissie die ik als verantwoordelijk burger onder de aandacht moet brengen bij de verantwoordelijken voor deze plannen en waarbij ik van de plannenmakers een ander antwoord verwacht dan dat er aan de huidige norm voldaan wordt.</p>	
19	<p>Als bewoner Zwarte Woud, Utrecht Lunetten</p> <p>De straat waar ik woon grenst onmiddellijk aan de bak van de A27, op een plek waar het folie verbreed moet worden. Gezien het feit dat hier alleen nog sprake is van oplossingsrichtingen waar onderzoek naar gedaan is door Witteveen+Bos en de beslissing over welke methode gebruikt gaat worden pas gaat vallen bij de aanbesteding van het project, wordt er straks door de minister een beslissing genomen waarbij van een belangrijk deel van het project onbekend is hoe dit uit zal pakken en of het globale plan in werkelijkheid wel uitgevoerd kan worden.</p> <p>Uit het rapport Wegverbreding A27 Overzicht methoden 'bouwen in de folieconstructie' dat Witteveen+Bos in opdracht van Rijkswaterstaat heeft opgesteld, blijkt duidelijk dat men op dit moment onvoldoende zicht heeft op de omvang van de risico's. Bij alle onderzochte technieken er wordt gesteld dat de gevolgen voor de omgeving afhangen van de gekozen techniek, maar gezien het feit dat geen van de voorgestelde technieken ooit op deze grote schaal is toegepast, betekent dit de facto dat de risico's op dit moment niet ingeschat kunnen worden.</p> <p>Voor een plan van 1,2 miljard Euro is het onacceptabel dat ik als bewoner in het ongewisse blijf over de risico's totdat er zich een aannemer meldt die zegt dat hij de klus voor een bepaald bedrag kan klaren. De afgelopen jaren is bij diverse grootschalige projecten waar Rijkswaterstaat bij betrokken is, gebleken dat deze werkwijze inderdaad risico's met zich mee brengt en schade tot gevolg heeft, ofwel ten aanzien van de omgeving, ofwel in de vorm van oplopende kosten. Het risico van een aannemer die tegen te lage kosten een techniek aanbiedt die in de praktijk tot schade kan leiden is niet ondenkbaar en Rijkswaterstaat biedt onvoldoende waarborg om mij er als bewoner van te overtuigen dat dit risico niet of slechts in geringe mate bestaat.</p> <p>Bij de diverse voorgestelde werkwijzen zie ik de volgende risico's:</p> <p>Bij de wateropzetmethode kan het heien van een damwand tot trillingen die schade aanbrengen aan mijn woningen bij het bezwijken van de damwand wordt de gehele waterhuishouding in mijn omgeving verstoort, met de kans op verzakkingen en schade aan mijn woning en uitdroging van de omgeving.</p> <p>Bij de pers methode bestaat het risico dat het folie scheurt wat tot een verstoring van de waterhuishouding in mijn omgeving leidt, met de kans op verzakkingen en schade aan mijn woningen uitdroging van de omgeving.</p> <p>Bij de groutmethode bestaat het risico dat het folie door het uithakken van het versteende talud beschadigd raakt, ook dit leidt tot een verstoring van de waterhuishouding in mijn omgeving, met de kans op verzakkingen en schade aan mijn woning en uitdroging van de omgeving.</p> <p>Bij de methode waarbij de grondwaterdruk tijdelijke verlaagd wordt bestaat het risico op uitdroging van de omgeving en wordt de waterhuishouding verstoord, met de kans op verzakkingen en schade aan mijn woning.</p> <p>Witteveen+Bos stelt: 'Indien wordt overwogen om deze methode in dit folievak toe te passen, verdient het aanbeveling nader onderzoek te doen naar de ecologische gevolgen van deze grondwaterstandsverlaging en de mogelijke beheersmaatregelen om permanente negatieve ecologische effecten te voorkomen.' Het ontbreken van een berekening van deze risico's, in de eerste plaats voor mij als huiseigenaar, in de tweede plaats voor mij als wijkbewoner en in de derde plaats voor mij als belasting betalende burger is een ernstige tekortkoming in het voorliggende plan. Eerst een beslissing nemen op basis van een beperkt aantal gegevens en pas na een groen licht voor een project uitzoeken wat een goede techniek is en tegen welke kosten dat</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>De verbreding van de weg binnen de folie is inderdaad complex. De diverse methodes beschouwd en gepubliceerd samen met het ontwerp-tracébesluit, laten zien dat deze daar wel te realiseren is. De zorg ten aanzien van de beschadiging wordt richting marktpartijen helder en eenduidig aangegeven en de marktpartijen worden in de aanbesteding uitgedaagd de risico's ten aanzien van de beschadiging zo goed mogelijk te beheersen. Een van de gunningscriteria zal over deze beheersmaatregelen gaan. Welke bouwmethode uiteindelijk toegepast gaat worden is nog niet bekend, dit zal in samenwerking met de marktpartijen gebeuren. De voorgestelde methode zal beoordeeld worden op risico's en te treffen beheersmaatregelen. Bovendien blijft Rijkswaterstaat zelf betrokken bij zowel het ontwerp als de uitvoering en zal continue in gesprek zijn met de opdrachtnemer om dit risico's te beheersen. Tenslotte zal in het kader van de vergunning verlening ook het bevoegd gezag (gemeenten) meekijken op de beheersing van de risico's van de, door de opdrachtnemer, voorgestelde bouwmethode.</p> <p>De effecten op het grondwater worden in het algemeen deel van de Nota van Antwoord nader toegelicht.</p>

	<p>uitgevoerd kan worden, druist in tegen elke vorm van logisch nadenken en onderbouwd beslissingen nemen. Hier wordt gewoon gegokt, niet alleen met belastinggeld, maar ook met mijn eigendommen. Voorwaarde om een beslissing te nemen over een onderdeel van het project dat zulke grote risico's met zich mee brengt, is dat eerst bepaald wordt welke methode er gehanteerd wordt en wat de risico's daarvan zijn.</p> <p>Hoewel er een aantal technieken om het folie te verlengen is onderzocht, ontbreekt de berekening van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Het uitvoeringsrisico is groot, zoals ook blijkt uit de rapportage van Witteveen+Bos, en dit risico zou moeten meegewogen worden in het OTB, zodat er een afweging op feiten kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project.</p> <p>Een merkwaardige stelling die Witteveen+Bos hanteert in zijn rapport is bij de inschatting van de risico's voor de omgeving, die in alle gevallen als veilig wordt bestempeld, terwijl die status afhangt van de vraag of de technische oplossing al dan niet een risico met zich meebrengt, wat bij alle methoden op één na het geval is.</p> <p>Anders gezegd: als er in de techniek een risico is op falen of er is sprake van onzekerheden, dan is het risico van een effect op de omgeving net zo groot en kan niet kleiner zijn dan het technische risico, terwijl Witteveen+Bos doet voorkomen alsof het risico voor de omgeving er dan niet zou zijn. Als dit de rapportages zijn waarmee Rijkswaterstaat de beslissing over het OTB onderbouwt, dan is het risico op failure nog groter al werd aangenomen en vormt elke gekozen methode gezien de uitvoeringsrisico's een bedreiging voor mijn directe omgeving en voor mijn woning.</p>	
20	<p>Toename geluidbelasting</p> <p>Een grote zorg heb ik ten aanzien van de toename van de geluidbelasting. Uit bijlage 9e deelrapport specifiek, Rekenresultaten gemeente Utrecht, behorende bij het Akoestisch onderzoek OTB/MER 2e fase Ring Utrecht, blijkt dat de geluidbelasting op diverse woningen in mijn buurt toeneemt. Daarbij is de westelijke gevel als uitgangspunt genomen. Deze gevel is echter niet maatgevend; dat zijn de oostelijke gevels van de woningen. Verder valt op dat voor diverse woningen en aan het Zwarte Woud en de Nieuwe Houtenseweg een meethoogte van 1,5 m is aangehouden, terwijl deze woningen zich op de eerste en tweede verdieping bevinden. Kortom, de berekeningen van de geluidsbelasting gaan uit van onjuiste uitgangspunten en ik vermoed dat de geluidbelasting op alle woningen in dit complex nóg verder toe zal nemen wanneer met de juiste uitgangspunten wordt gerekend. Dat is voor mij en mijn gezin onaanvaardbaar. Ook de woningen die iets verder van de weg afliggen krijgen te maken met een hogere geluidsbelasting, ook omdat er binnen de opzet van het gehele woningcomplex sprake is van een weerkaatsing van het geluid binnen de straten die het geluid op een aantal plekken versterkt. Ook dit akoestische effect is niet meegenomen in de geluidsmetingen en-berekeningen, hetgeen een ernstige tekortkoming betekent.</p> <p>Ontbreken geluidsmaatregelen Zwarte Woud</p> <p>Tussen de kantoorgebouwen aan het Zwarte Woud en de A27 bevindt zich nu nog een groot aantal bomen en andere dichte begroeiing die een geluidswerende werking hebben. Dat is ook nodig, omdat tussen de twee grote kantoor-gebouwen (respectievelijk Woudstede en ARBO) een groot gat zit, waar zonder die bomen en begroeiing veel verkeerslawaaï tussendoor zou komen. Ook houdt deze groenstrook veel geluid tegen van de spoorlijn, die hier de A27 kruist en met veel geraas de spoorviaducten passeert. Zie Bijlage 3: geluidswering Zwarte Woud.</p> <p>Groot is dan ook mijn verbazing dat deze groenstrook wel geschrapt wordt ten bate van de verbreding van de weg, maar dat er géén geluidswerende maatregelen zijn voorzien. Zelfs zonder geluidsmetingen en wettelijke bepalingen op dit punt, is hier sprake van een achteruitgang voor de omgeving en voor de omwonenden, wat in strijd is met de uitgangspunten voor dit project, in de woorden van Rijkswaterstaat zelf: 'De nagestreefde doelstelling voor de omgeving is dat maatregelen aan de Ring in elk geval niet tot verslechteringen leiden, en waar mogelijk zelfs een verbetering opleveren. Het gaat daarbij om het hele palet: geluid, luchtkwaliteit, barrièrewerking,</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op de locatie Zwarte Woud.</p> <p>Uit aanvullend onderzoek, dat is uitgevoerd naar aanleiding van opmerkingen van bewoners op de informatieavond en de ingediende zienswijzen, is gebleken dat er een doelmatig scherm tussen de gebouwen Woudstede en ARBO geplaatst kan worden. De geluidbelasting bij uw woning met het project Ring Utrecht met 53 dB is lager dan de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. Bij het bepalen van deze geluidbelastingen is gebruik gemaakt van een gedetailleerd rekenmodel, waarbij het effect van optredende reflecties is meegenomen.</p>

	<p>sluipverkeer en bijvoorbeeld ook allerlei waarden en kwaliteiten in de omgeving op het gebied van recreatie, natuur, landschap en cultuurhistorie.’ <i>Bron: Rijkswaterstaat, A27/A12 Ring Utrecht Ontwerp-Tracébesluit in beeld, Mei 2016.</i></p> <p>Alleen daarom al is het ontbreken van geluidswerende maatregelen op deze plek onacceptabel. Bovendien blijkt dat in de geluidberekeningen geen rekening is gehouden met het feit dat deze volwassen bomen en overige begroeiing gekapt gaan worden. Deze bomen mogen volgens de geluidsrekenmodellen misschien niet worden meegerekend als geluidwerend, maar in de praktijk werkt dit hier op dit moment wel degelijk zo. Ik voorzie dan ook in de praktijk een nóg grotere toename van de geluidbelasting in vergelijking met de uitkomsten uit het gehanteerde geluidsmodel, een model dat uitgaat van jaarlijkse gemiddelden qua windrichting, weersomstandigheden etc., waarbij geen rekening gehouden wordt met het feit dat op veel momenten deze gemiddelde norm overgeschreden wordt. Van een partij die bovengenoemd citaat hanteert als uitgangspunt voor het ontwerp van de weg verwacht ik niet dat die op deze manier het toelaatbare volledig oprekt tot aan het maximaal toelaatbare binnen de wettelijke norm, die op zichzelf al omstreden is.</p>	
21	<p>Groene buffer Zoals hierboven beschreven, bevinden zich in de open ruimte tussen de kantoorgebouwen diverse volwassen bomen. Hierdoor wordt de A27 vanaf het Zwarte Woud visueel dan ook niet ervaren, zie Bijlage 3: geluidswering Zwarte Woud. Volgens de uitbreidingsplannen van de A27 worden deze bomen gekapt, waardoor deze groene buffer tussen de A27 en de woningen op het Zwarte Woud compleet verdwijnt. Dit betekent dat mijn burens en ik direct zicht op de A27 gaan krijgen, wat een enorme achteruitgang betekent voor onze leefomgeving, het karakter van het groene Lunetten aantast en iets is wat wederom niet overeenkomt met de door Rijkswaterstaat geformuleerde uitgangspunten (zie citaat boven). Ik ben van mening dat ter compensatie van het verloren gaande groen er een groene wand opgetrokken moet worden tussen de weg en de kantoorgebouwen. Daarbij kunnen de gebouwen zelf een groene gevelbekleding krijgen en kan er tussen de twee kantoorgebouwen een groene muur gebouwd worden, wat enigszins overeenkomt met de situatie zoals die nu is en wat het voordeel biedt dat het groen een luchtzuiverende werking heeft. Hoewel Rijkswaterstaat ontkent dat groene begroeiing deze werking kan hebben, blijkt uit onderzoek dat dit wel degelijk het geval is.</p>	<p>De bomen die op de grondwal voor de kantoren Zwarte Woud staan zijn in het landschapsplan bij het ontwerp-tracébesluit gehandhaafd. Deze worden dus niet verwijderd. De bomenrij wordt daarentegen uitgebreid tot aan de Nieuwe Houtenseweg. Er vindt onderzoek plaats naar de luchtzuiverende werking van groene schermen. Tot op heden is deze werking nog onvoldoende aangetoond om mee te kunnen nemen in de berekening van de luchtkwaliteit. Om die reden wordt er in de berekening van de luchtkwaliteit geen rekening gehouden met een luchtzuiverende werking.</p>
22	<p>Luchtkwaliteit Niet alleen vanuit visueel oogpunt is een groen geluidsschermdoel noodzaak, maar dus ook vanuit het oogpunt van de lucht-kwaliteit. Op diverse plaatsen worden in de plannen bomenrijen, soms zelfs in meerdere lagen, verwijderd. In het RIVM rapport "Het effect van vegetatie op de luchtkwaliteit, Update 2011", RIVM Rapport 680705019/2011 van J. Wesseling, S. van der Zee (GGD Amsterdam) en A. van Overveld wordt op de situatie van bomen langs een snelweg ingegaan. 'In het rapport is in sectie 4.5 voor een schematische situatie onderzocht wat het effect is van een aaneengesloten bomenrij langs een snelweg. Het effect van de bomenrij plus ondergroen is dat de concentraties op en direct naast de weg iets toenemen en de concentraties op grotere afstand iets afnemen omdat de luchtstroom omhoog wordt gestuwd. Hierbij is het eventuele effect van depositie van fijnstof op de bomen nog niet in rekening gebracht. Hoewel niet onderzocht, mag worden aangenomen dat meerdere boomrijen dit afschermdoel effect versterken. Evenzo zal het verwijderen van bestaande bomenrijen naast een snelweg het opstuwende/afschermdoel effect van de bomenrijen naar verwachting verminderen en in hogere bijdragen van de emissies van het wegverkeer in de omgeving resulteren.' In het InnovatiePlatform Luchtkwaliteit (IPL) van RWS is het effect van groen langs wegen ook</p>	<p>In 2009 is met het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) gezocht naar innovatieve oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit langs het rijkswegennet. Binnen het IPL zijn op basis van internationaal literatuur- en laboratoriumonderzoeken alle kansrijke maatregelen voor de verbetering van luchtkwaliteit onderzocht. De kennis is opgedaan binnen grootschalige praktijkonderzoeken die binnen het innovatieprogramma zijn uitgevoerd. Het gaat om het effect van schermen, vegetatie, overkappingen van de weg, inclusief luchtbehandeling en Dynamisch Verkeersmanagement. Informatie over de resultaten van vegetatie kunt u vinden op de site: https://www.rijksoverheid.nl/zoeken?treftwoord=ipl+vegetatie. Uit het IPL onderzoek blijkt dat bomen en struiken weinig positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de Rijksweg. In het NSL rekenmodel luchtkwaliteit wordt rekening gehouden met bomen langs wegen in alleen binnenstedelijke situaties. Voor stedelijke wegen is een bomenfactor opgenomen in het rekenmodel. Dit in tegenstelling tot rijkswegen in buiten stedelijk gebied met weinig bebouwing, waar geen bomenfactor voor is opgenomen. Binnenstedelijke wegen met aan beide zijden een bomenrij hebben een negatief effect op de luchtkwaliteit, omdat uitlaatgassen onder het bladerdak blijven hangen. Het bepalen van het effect van het toepassen van vegetatie op schermen langs rijkswegen is (nog) niet mogelijk met het NSL rekenmodel.</p>

		<p>onderzocht en samengevat in 'Toepassingsadvies Vegetatie, Het advies t.a.v. de toepassing van vegetatie ter verbetering van de luchtkwaliteit langs snelwegen, Rapportnummer IPL-2b'. In het advies van het IPL wordt ook op de mogelijke afschermende werking van groenstroken op grotere afstanden tot de weg gewezen. Tevens wordt gewaarschuwd voor potentieel negatieve effecten op kortere afstanden achter de vegetatie. Bij het uitdunnen van een bestaande groenstrook is het denkbaar dat mogelijke kleine positieve effecten teniet worden gedaan en dat negatieve effecten gaan optreden. In de uitwerking van de plannen van Rijkswaterstaat ontbreekt een onderzoek naar het effect van het verwijderen van de groenstroken langs de snelweg op de luchtkwaliteit, terwijl dat voor een juiste beoordeling van de effecten op het milieu een noodzakelijk en onmisbaar onderdeel is. Op dit punt schiet Rijkswaterstaat te kort.</p> <p>In ieder geval is aangetoond dat de luchtkwaliteit in stadsparken en stadsbossen beter is dan in het bebouwd gebied daaromheen. [CROW, 2011]</p> <p>Ik reken het Rijkswaterstaat zwaar aan dat het onvoldoende onafhankelijk onderzoek doet naar het positieve effect van bomen en begroeiing op de luchtkwaliteit en dat Rijkswaterstaat de mogelijke negatieve effecten bij onoordeelkundige toepassing ten onrechte als indconclusie hanteert. Bij juiste plaatsing en verhoudingen is aangetoond dat bomen en begroeiing een positief effect op de luchtkwaliteit hebben.</p> <p>Zonder compensatie in de vorm van een groene geluidsmuur en gevelbeplanting is het kappen van de bomen en de begroeiing tussen de kantoorgebouwen en de snelweg onacceptabel voor mijn buurtgenoten in is de conclusie dat Rijkswaterstaat onvoldoende rekening houdt met de gevolgen voor de leefomgeving op deze plek.</p>	<p>In het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) van het project Ring Utrecht is vegetatie meegenomen als innovatieve maatregel voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Op veel plaatsen is onderzoek gaande naar het reinigen van emissies van het wegverkeer door toevoegingen aan geluidschermen of kunstwerken. Dit kunnen specifieke katalysatoren of specifieke planten zoals een groenblijvende klimop zijn. Een recent voorbeeld hiervan is de Wall4Life. Locaties waar dergelijke maatregelen, indien gebleken effectief, specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven en geluidschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het MMA een filterende toevoeging aan de geluidschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen.</p> <p>U geeft terecht aan dat er onderzoek is gedaan naar de invloed van bomen en struiken op de verspreiding van emissies van het wegverkeer. Echter, in de gevalideerde luchtmodellen mag niet met een dergelijk effect worden gerekend aangezien het effect ondanks het onderzoek nog onvoldoende onderbouwd is en het effect ook seizoensafhankelijk is. Om die reden zijn de effecten van het toevoegen of weghalen van groenstroken niet meegenomen in de berekeningen.</p> <p>Op veel plaatsen is onderzoek gaande naar het reinigen van de emissies van het wegverkeer door toevoegingen aan geluidschermen of kunstwerken. Dit kunnen specifieke katalysatoren of specifieke planten zoals een groenblijvende klimop zijn. Een recent voorbeeld hiervan is de Wall4Life. Locaties waar de maatregelen specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven én geluidschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het MMA een filterende toevoeging aan de geluidschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen.</p> <p>De bomen welke op de grondwal voor de kantoren Zwarte Woud staan zijn in het landschapsplan bij het ontwerp-tracébesluit gehandhaafd. Deze worden dus niet verwijderd. De bomenrij wordt daarentegen uitgebreid tot aan de Nieuwe Houtenseweg.</p>
ZWE-00204	3	<p>Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).</p>	<p>De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan EHS-compensatie (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van EHS zal plaatsvinden. In het tracébesluit is aangegeven hoeveel oppervlakte EHS hier gecompenseerd zal worden.</p>
	5	<p>Door de veranderingen in en bij Amelisweerd vrees ik een grondwaterstandsverandering. Bij het lekragen van het vlies of door eventuele plaatsing van bentoniet diepwanden zal de grondwaterstand veranderen. Zowel vernatting als verdroging zal de oorzaak zijn van sterfte van oude bomen. Dat is onacceptabel. U mag niet dit risico nemen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en de folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van de verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlagings plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke bereijning. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.</p>
	10	<p>Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fourageergebieden.</p>	<p>Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermd Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit.</p> <p>Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die</p>

			aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegrouetes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegrouetes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl .
	12	Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.	Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken is het in enkele gevallen noodzakelijk om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde. Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.
ZWE-00205	1	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.
ZWE-00206	1	Het verbreden van de A27 is in mijn ogen een onzinnig en nodeloos plan. Wat levert het op? Een paar minuten tijdwinst voor het verkeer? Zelfs dit resultaat staat ter discussie en wat wel zeker is dat er heel veel nadelige gevolgen zijn van dit besluit. Veiligheid wordt aangevoerd als winstpunt van deze verbreding, maar diverse onderzoeken spreken tegen dat dit resultaat gegarandeerd zal worden. Het enorme bedrag dat besteed wordt aan verbreding kan veel beter benut worden voor infrastructuur voor veilig en gezond vervoer zoals de trein en fiets. Het feit dat de verbreding ten koste gaat van Amelisweerd en daarmee mijn leefomgeving vind ik onacceptabel. Hieronder mijn bezwaren: Twijfelachtige beloften over resultaten van de verbreding: RWS blijft zich in haar beleid en activiteiten volledig richten op de onrendabele spitsuren. RWS denkt ten onrechte dat de oplossing in meer asfalt ligt, waarom onderzoekt RWS niet andere oplossingen en alternatieven. Het beeld dat de knelpunten elders liggen wordt bevestigd door Filetop 50, waarin Amelisweerd niet als bijzonder knelpunt voorkomt. Het nut van automobilititeit is over de piek. De opvolgende generatie gaat vaker met OV en fiets, communiceert veelal zonder zich te verplaatsen, rijdt in de Randstad minder auto. Er is meer ruimte op de A27 dan gedacht. Het is daarom noodzakelijk om in het Utrechtse de kwaliteit van de OV-, fiets- en loopverbindingen fors te verbeteren. Het is voor de doorstroom voldoende om de snelheid van de auto's op de Ring Utrecht te beperken tot 80 km per uur. De noodzaak om de A27 te verbreden is niet aanwezig. Asfalt werkt niet, is onrendabel. Dat wordt bevestigd door het CBP en PBL ² .	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>In de MKBA wordt berekend dat er ten gevolge van de toename van de hoeveelheid verkeer er meer verkeersslachtoffers komen. Echter, in de methodiek van de MKBA wordt geen rekening gehouden met de specifieke verkeersveiligheidsmaatregelen die in het tracébesluit aan de Ring Utrecht zijn toegevoegd om de oplossing verkeersveiliger te maken. Voor een volledige analyse van het effect op verkeersveiligheid zie paragraaf 2.1 onderdeel verkeersveiligheid in de toelichting op het tracébesluit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (2.2.1 verkeersprognoses en 2.2.2 gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (advies centraal planbureau).</p>

	<p>Het TEN-T consortium waar Nederland deel van uitmaakt, verwijst via ERSO⁴ naar de dodelijke gevaren van hogere snelheden. Het kabinet en RWS bezitten deze kennis. Het is daarom onverantwoordelijk en verwijtbaar dat men toch een hogere ontwerpssnelheid kiest dan in de huidige situatie.</p> <p>In de praktijk is blijkt ook dat een hogere snelheid tot meer ongevallen⁵ en vervuiling⁶ leidt. Weggedeelten waar de snelheid van 120 naar 130 kmu is verhoogd leidden tot 300% meer dodelijke ongevallen.</p> <p>Uit de maatschappelijke kostenbaten analyse die Decisio heeft uitgevoerd blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.</p>	<p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit zoals nu voorligt. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>Uit het MIRT projectenoverzicht 2015 valt op te maken dat het project Ring Utrecht een bijdrage levert aan de oplossing van vijf files uit de filetop50. De hoogst genoteerde file staat op nummer 4 op de A28 voor knooppunt Rijnsweerd. Dit is toegelicht in de toelichting van het tracébesluit, paragraaf 2.1 tabel 2.2.</p> <p>In het tracébesluit zijn geen verhogingen van de snelheid opgenomen ten opzichte van de huidige situatie.</p>
2	<p>Aantasting Amelisweerd is onacceptabel:</p> <p>Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het vlies gaat u daar de grondwaterstand veranderen. De bouwactiviteiten naast de bak door Nieuw-Amelisweerd leiden mogelijk tot verschuivingen in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen aldaar. De risico's van deze ingrepen zijn te groot, dit mag niet gebeuren.</p> <p>Broedvogels komen slecht tot broeden bij teveel verkeerslawaai. Omdat met name in de oude bomen van Amelisweerd veel vogels hoog broeden vrees ik dat de geluidschermen veel te laag zijn. Ik vrees dan ook schade aan de vogelstand.</p> <p>De compensatie voor het vernietigen van lappen Nieuw Amelisweerd is volstrekt onvoldoende geregeld. Aan kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hecht ik geen waarde. Trek dit OTB in tot de compensatie fatsoenlijk is geregeld. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn mag u niet meer in aanmerking nemen voor compensatie.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur., 2.8.4 effect van geluid op vogels.</p> <p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de oppervlakte van het landgoed, de aangetaste natuur wordt ruimhartig gecompenseerd.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren (zie de toelichting bij het tracébesluit). De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de ecologische hoofdstructuur (EHS), met inbegrip van Amelisweerd, met de grootst mogelijke kwaliteitstoelage gecompenseerd.</p> <p>Compensatie van natuurwaarden vindt plaats binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving. Het ruimtebeslag dat het project legt op beschermde gebieden (ecologische hoofdstructuur = EHS) wordt gecompenseerd. Samen met regiopartijen (Provincie Utrecht, gemeenten, natuur beherende organisaties) is gezocht naar geschikte locaties voor de compensatie van EHS. Versteving van de bestaande EHS is daarbij een van de uitgangspunten geweest. EHS-compensatie vindt uitsluitend plaats op gronden die daarvoor in aanmerking komen zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013-2028. Dit betekent dat EHS-compensatie buiten de bestaande EHS (maar wel daaraan grenzend) en bij voorkeur binnen de zogenaamde groene contour plaatsvindt.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p> <p>Conform de Tracéwet kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van Ecologische Hoofdstructuur (EHS) zal plaatsvinden. In het tracébesluit is exact aangegeven waar en met welke oppervlakte de EHS gecompenseerd zal worden. Zie ook hiervoor de nota van wijziging.</p> <p>Als onderdeel van het hydrologisch onderzoek is een risicoanalyse uitgevoerd naar de risico's en gevolgen van werkzaamheden aan de folie (zie paragraaf 5.6 hydrologisch onderzoek). Hieruit blijkt dat alleen bij significante aantasting van de folie (volledige verwijdering folie over meerdere m2) er een merkbare invloed valt te verwachten op het grondwatersysteem buiten de folie. Daar</p>

			<p>waar het diepe grondwatersysteem (watervoerend pakket) aan de bovenzijde begrensd wordt door een deklaag met een oppervlaktewatersysteem worden de effecten op het ondiepe grondwater nog gedempt.</p> <p>De Commissie voor de milieu-effectrapportage heeft in haar advies aangegeven dat zij adviseren om in de uitvoeringsfase de effecten op grondwater goed te monitoren en waar nodig apparatuur achter de hand te houden om terug te bemalen. Dit advies is overgenomen.</p>
6	Bij uw berekeningen van lawaai zijn zware omissies waargenomen; bijvoorbeeld: Omdat spoorweggeluid reflecteert tegen geluidsschermen, die u in dit plan plaatst, moet u die weerkaatsing meenemen in de berekeningen. Dat is niet overal gedaan en dus moet u dat corrigeren. Wegens de complexiteit van de berekening is het nodig de nieuwe berekeningen nogmaals ter visie te leggen en dus dit OTB in te trekken.		<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg.</p> <p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidsscherm is alleen aan de orde ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan.</p>
7	Voor het ontwerp tracébesluit zijn de normen voor luchtverontreiniging tot het uiterste opgevuld maar de norm moet worden aangepast aan nieuwe, strengere normen en in het TB moet u aangeven hoe u hieraan denkt te gaan voldoen. Ik denk aan de richtlijnen die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert. RWS maakt gebruik van nivellerende rekenmodellen als het gaat om geluidsoverlast en milieuvervuiling, dit is onterecht want mijn gezondheid staat op het spel.		<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat met het maatregelenpakket zoals dat is opgenomen in het tracébesluit in Rijnsweerd en de wijken daarachter kan worden voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer. In het hoofdstuk Geluid van de Nota van Antwoord wordt nader ingegaan op de vragen en opmerkingen die in de zienswijzen zijn gesteld ten aanzien van de geluidssituatie in Rijnsweerd.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>In hoofdstuk 8 van de milieu-effectrapportage zijn de effecten op de luchtkwaliteit beschreven. Daaruit blijkt dat uw beeld dat de normen tot het uiterste opgevuld worden niet klopt. De jaargemiddelde concentraties liggen globaal op het niveau van de helft van de normwaarde. De WHO-richtlijnen zijn geen norm waar een concreet project aan getoetst moet worden. Voor de milieu-effectrapportage, het geluidonderzoek en het luchtonderzoek is gebruik gemaakt van gevalideerde modellen welke gebruikt mogen worden om besluitvorming op te baseren. Het gebruikte Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) rekenmodel voor lucht is wettelijk gevalideerd en goedgekeurd. Binnen het NSL wordt de concentratie op elke weglocatie berekend door de som van de achtergrondconcentratie en de bijdrage van de weg. De achtergrondconcentraties worden jaarlijks door het RIVM vastgesteld op basis van metingen. Van een nivellerend rekenmodel is geen sprake.</p>
ZWE-00207	4	Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidsscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.	<p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidsscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West.</p> <p>De bouw van het 7 meter hoge geluidsscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidsscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidsscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd.</p> <p>Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidsscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>

	5	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.
	7	Door de veranderingen in en bij Amelisweerd vrees ik een grondwaterstandsverandering. Bij het lekragen van het vlies danwel door eventuele plaatsing van bentoniet diepwanden zal de grondwaterstand en -stroming veranderen. Zowel vernatting als verdroging kan de oorzaak zijn van sterfte van oude bomen. Dat is onacceptabel. U mag dit risico niet nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en de folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van de verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregning. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.
ZWE-00208	5	Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
	7	Na de afsluiting van de fietstunnel onder het oude station Lunetten in 2014 is ter plaatse een tunneltje onder het spoor aangelegd als ecologische verbinding met de spoorwegdriehoek en Amelisweerd. De geplande aantasting van de noordzijde van Park de Koppel (achter de kantoorgebouwen) zal deze verbinding in gevaar brengen. Dit staat niet vermeld in de MER.	Achter de kantoorgebouwen aan het Zwarte Woud blijft een wal met bomen gehandhaafd. Het beplante gebied wordt doorgezet tot aan de Nieuwe Houtense weg. Daarmee blijft de ecologische verbinding tussen park De koppel en de oude fietstunnel onder het spoor voldoende in stand.
ZWE-00209	1	Onze tuinderijen zijn gelegen op landgoed Amelisweerd. Sinds 1984 telen wij op biologische wijze vele verschillende soorten groenten, kruiden fruit en bloemen. Als tuinderijen zijn wij tegen uitvoer van de OTB ring Utrecht en wel om de volgende redenen; Onze bedrijven zijn afhankelijk van een schone omgeving. Daarnaast is een goede bereikbaarheid een belangrijke voorwaarde. Beide komen in gevaar door de werkzaamheden die nodig zijn voor de verbreding, en door het extra autoverkeer dat een verbrede snelweg genereert. Ook de rust op ons bedrijf, belangrijk voor onze bedrijfsvoering. Deze wordt bedreigd zowel tijdens de werkzaamheden als erna.	Er bestaat een kans dat door werkzaamheden aan de Ring Utrecht schade ontstaat aan eigendommen van derden. Aan de hand van de voorgenomen werkzaamheden wordt een invloedsgebied in kaart gebracht. Binnen dit gebied worden – vóór aanvang van de werkzaamheden – bouwkundige vooropnamen uitgevoerd aan objecten, installaties of landbouwgronden. De vooropnamerapporten worden aan de eigenaren verstrekt en gebruikt om te beoordelen of er een verband bestaat tussen schade en de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Aangewezen objecten, installaties of landbouwgronden zullen worden gemonitord tijdens de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Indien er volgens een benadeelde schade is ontstaan als gevolg van de werkzaamheden dan kan deze een verzoek om schadevergoeding indienen. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.

		De schade die u aanricht aan het landgoed Nieuw Amelisweerd rechtstreeks terug op ons bedrijf. Ten eerste, trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan onze gebouwen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).
	2	Ten tweede, maken wij ons ernstig zorgen over de ontstane geluidsoverlast.	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de aanvullende inpassingsmaatregelen die in het tracébesluit worden getroffen, die tevens een positief effect op de geluidssituatie in Amelisweerd hebben.</p> <p>Aangezien de tuinderijen van insprekers volgens de Wet milieubeheer geen geluidgevoelige bestemmingen zijn, zijn de geluidbelastingen bij deze locaties niet opgenomen in het ontwerp-tracébesluit. Voor Amelisweerd geldt in algemene zin dat uit het akoestisch onderzoek bij het ontwerp-tracébesluit bleek dat er in het gebied een toename van de geluidbelasting van maximaal 3 dB zou optreden. In het tracébesluit worden bij Amelisweerd maatregelen getroffen die effect op de geluidbelasting hebben: op de bak worden veiligheidsschermen geplaatst en de landschapswal wordt vervangen door een landschapsscherm. Als gevolg van deze maatregelen zal de geluidbelasting na het project Ring Utrecht op maaiveldniveau in vrijwel het gehele gebied tot 1 dB lager worden dan de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan.</p>
	3	Ten derde de gevolgen van de kwaliteit van de lucht. Deze zijn onvoldoende of helemaal niet onderzocht in een praktijkmodel.	<p>De effecten van het project op de luchtkwaliteit zijn uitvoering onderzocht met een daartoe geëigend rekenmodel. Dit model is toegelicht in het deelrapport Luchtkwaliteit. Metingen zeggen alleen iets over de huidige situatie en niet over een toekomstig effect.</p> <p>De luchtkwaliteit in Nederland wordt continu gemeten met het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML) door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Deze nauwkeurige meting gedurende een jaar voldoet aan de Europese eisen voor het toetsen van de luchtkwaliteit aan de luchtnormen.</p> <p>Voor een overzicht van de meetpunten zie www.rivm.nl/lml. Modelberekeningen zorgen voor een geografisch meer gedetailleerd en beter dekkend totaalbeeld van de luchtkwaliteit dan mogelijk is op basis van alleen metingen op een beperkt aantal meetlocaties. De metingen vormen ook een essentiële basis voor de ijking van modelberekeningen. Mede op basis van de RIVM meetresultaten worden de te hanteren uitgangspunten voor de rekenmodellen jaarlijks getoetst en zo nodig bijgesteld.</p>
ZWE-00210	1	<p>Gebrek aan nut en noodzaak, en twijfels over effectiviteit</p> <p>Recent onderzoek van juist ook voor de Rijksoverheid gezaghebbende instituten als het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving geven aan dat investeren in meer wegen niet rendabel is. Er zijn andere, zowel effectievere als efficiëntere maatregelen beschikbaar, om files te doen afnemen. Het CPB noemt: kilometerheffing, investeren in voor- en natransport bij OV als betere alternatieven. Het kan toch niet zo zijn dat de professionele opinie van het CPB in twijfel wordt getrokken?!</p> <p>In het geval van de Ring Utrecht geldt daarnaast dat filevorming hier niet in de top10 van 2015 (bron: ANWB) stond. Het is derhalve bijzonder vreemd dat zoveel tijd, geld, moeite aan wordt besteed. Niet doen!</p> <p>De geplande verbreding van de A27 ter hoogte van de Utrechtseweg is onder andere een gevolg van de voorgenomen verbreding naar 7 rijstroken van de zgn. bak van Amelisweerd. Diverse studies tonen aan dat verbreding naar 6 rijstroken naar alle waarschijnlijkheid afdoende is, en ook voorkomt dat er teveel verkeersaanzuigende werking optreedt (incl. milieugevolgen). Het is dus niet alleen onnodig maar ook nog eens onwenselijk om een verbreding naar 7 rijstroken te plannen.</p> <p>Tevens wijs ik u op recente ervaringen en bevindingen m.b.t. de verbreding van de A4 bij Roelofarendsveen. Zelfs een instituut als Rijkswaterstaat geeft toe dat de files niet opgelost zijn en er zelfs extra congestie-problemen zijn gecreëerd, onder andere als gevolg van het zogenaamde flessehals-effect. Niet effectief dus. Dit effect zal op de A27 ook optreden omdat er geen verbreding t.h.v. de NRU en A27 richting Hilversum gepland staat. Juist ten hoogte van de Utrechtseweg (aan mijn kant) zal dit tot extra files, en daarmee milieuverontreiniging leiden. Dit</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur en 2x6 rijstroken).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen)</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>In de milieu-effectrapportage eerste fase is het effect van rekeningrijden onderzocht in het alternatief "De Kracht van Utrecht". Dit alternatief bleek onvoldoende probleemoplossend. Twee onafhankelijke commissies (de Commissie m.e.r. en de commissie Schoof) hebben geoordeeld dat de onderbouwing om dit alternatief af te laten vallen goed is en dat het proces zorgvuldig is uitgevoerd. Er is dus geen aanleiding om deze alternatieven opnieuw te onderzoeken. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.3 verschuiven van knelpunten).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (2.2.1 verkeersprognoses en 2.2.2 gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p>

	<p>effect zal nog eens extra groot zijn vanwege de eerdergenoemde verkeer-aanzuigende werking vanwege wegverbreding elders op het traject.</p> <p>De recente ontwikkeling naar zelfrijdende auto's heeft grote positieve consequenties voor de filedruk; als 10% automatisch gaat rijden, nemen de files met 30% af. Zelfs de Minister onderkent dit en geeft aan te verwachten dat binnen 20 jaar alle auto's zelfrijdend zijn; dit levert een enorme vermindering van filedruk hetgeen niet verder grootschalig investeren in wegen, logisch maakt. Zeker als de plannen voor de Ring Utrecht op z'n vroegst pas in 2026 gereed zijn. Wederom: niet doen dus!</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (advies centraal planbureau).</p> <p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit zoals nu voorligt. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>Uit het MIRT projectenoverzicht 2015 valt op te maken dat het project Ring Utrecht een bijdrage levert aan het oplossen van vier files uit de filetop50. De hoogst genoteerde file staat op nummer 4 op de A28 voor knooppunt Rijnsweerd. Dit is toegelicht in de toelichting van het tracébesluit, paragraaf 2.1 tabel 2.2.</p> <p>Ten zuiden van de NRU is verbreding voorzien in het project Ring Utrecht. Tussen de aansluiting Utrecht Noord (NRU) en knooppunt Rijnsweerd krijgt de A27 er in beide rijrichtingen een rijstrook bij. Tussen de aansluiting Utrecht Noord en de aansluiting Bilthoven wordt de weg al op korte termijn (2016-2018) verbreed. Dit is vastgelegd in het tracébesluit over het project A27/A1. Het project Ring Utrecht zet de spitsstrook op de rijbaan in de richting Hilversum om in een reguliere rijstrook.</p> <p>De vergelijking met Roelofarendsveen gaat niet op. Er is geen sprake van een systeem van hoofd- en parallelrijbanen, maar van vier hoofdrijbanen.</p>
3	<p>Omgevingsaspecten en effecten voor aangrenzende bewoners worden onvoldoende meegewogen</p> <p>Alle projectpublicaties en -toelichtingen roemen en noemen de niet verder verslechterende luchtkwaliteit en/of het niet overschrijden van geluids- en fijnstofnormen. Los van het ernstige bezwaar dat ik heb tegen de modelmatige, en daarmee niet-feitelijk-juiste, cijfermatige doorrekening, ben ik het niet eens met uw beperkte en eenzijdige concretisering van het begrip 'omgevingsaspecten'. Het element 'woongenot' zou ook meegewogen moeten worden. Concreet: een snelweg die minimaal 7 meter dichter naar mijn woning komt te liggen, het kappen van bomen en een geluidswal die 1 tot 3 meter hoger is dan de huidige, brengt ernstig negatieve gevolgen met zich mee voor mijn woongenot en voor de dalende waarde van mijn huis. Als de plannen doorgaan dan komt er een muur recht naast mijn huis te staan die bijna 20 meter hoog is, en dat is hoger dan mijn huis. Dit is onacceptabel; de overheid heeft ook normen t.a.v. billijkheid en redelijkheid tegenover haar burgers in acht te nemen, zeker als het (in dit geval: discutabele) algemeen nut daarmee gediend wordt. En het kan ook zeker niet zo zijn dat het begrip 'omgevingsaspecten' eenzijdig door een overheid worden bepaald en ingevuld. In een samenleving anno 2016 behoren burgers daar ook een inspraak in te hebben, die nadrukkelijk verder en dieper gaat dan meedenken over de uitvoeringsvariant van het geluidscherm.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoeslag gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van de ecologische hoofdstructuur (EHS), als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat, de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het milieu-effectrapport tweede fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven</p>

	<p>per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigend stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.</p> <p>Met de geluidbeperkende maatregelen die worden getroffen in het project Ring Utrecht kan bij vrijwel alle woningen worden voldaan aan de geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan. Daar is dus geen sprake van een verslechtering van de geluidssituatie en dus geen verhoogd gezondheidsrisico t.g.v. geluid.</p> <p>Langs de A12, tussen de knooppunten Oudenrijn en Lunetten, wordt bij vrijwel alle woningen met de maatregelen uit het project Ring Utrecht een geluidreductie van 4 dB of meer gehaald en dat is een aanzienlijke verbetering van de geluidssituatie.</p> <p>In het onderzoeksgebied zijn er slechts 60 woningen waar onvoldoende doelmatige maatregelen getroffen kunnen en waar de geluidbelasting met het project hoger is dan op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan, bij 378 geluidgevoelige objecten zal de geluidbelasting als gevolg van de doelmatige maatregelen wel lager zijn dan deze toegestane geluidbelasting maar nog wel hoger dan de streefwaarde voor sanering.</p> <p>Voor deze 438 woningen zal na het onherroepelijk worden van het tracébesluit onderzoek gedaan worden naar mogelijke effectieve maatregelen bij de woning (bijvoorbeeld gevelisolatie). In welke mate het resterende geluideffect tot een verhoogd gezondheidsrisico is sterk locatie-afhankelijk waarbij de aanwezigheid van andere bronnen, de hoogte van de totale geluidbelasting en de mate van toename bepalend zijn.</p> <p>De Commissie m.e.r. heeft in haar advies over de milieueffectrapportage aangegeven dat de verschillen qua blootstelling aan geluid gering zijn en dat er daarom geen aanleiding is om dit verder te onderzoeken.</p> <p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt nader ingegaan op de vraag waarom geluidbelastingen worden berekend en niet worden gemeten.</p> <p>Het begrip woongenot is als zodanig niet meegenomen in de milieu-effectrapportage beoordeling omdat dit een subjectief begrip is. Wel is in het deelrapport ruimte en ruimtelijke kwaliteit gekeken naar verschillende aspecten van de leefkwaliteit. Uw specifieke situatie is meegenomen in de beoordeling belevingswaarde ruimtelijke kwaliteit waardoor deze in deelgebied 2 een negatief oordeel heeft gekregen. Daarom wordt er zorgvuldig gekeken naar een goede lokale inpassing en zijn gesprekken hierover gaande.</p> <p>Door de aanpassingen aan de A27 is het onvermijdelijk dat de weg dicht bij de bebouwing komt. Juist vanwege het ruimtebeslag van het ontwerp-tracébesluit is op deze locatie samen met u als bewoner gekeken naar diverse inpassingsmogelijkheden. Ook voorafgaand aan de vaststelling van het ontwerp-tracébesluit is regelmatig overleg gevoerd met bewoners van de Utrechtseweg en bewonersvereniging LUW. De inrichting van de strook tussen de weg en de woningen wordt door Rijkswaterstaat nader vormgegeven in overleg met de betrokken bewoners.</p> <p>Voor wat betreft de specifieke geluidssituatie op deze woning geldt dat op grond van het huidige geluidproductieplafond een geluidbelasting van 58 dB is toegestaan, door de uitvoering van het project wordt de geluidbelasting 57 dB. Daarbij is rekening gehouden met de groei van het verkeer tot 2036.</p>
4	<p>Vervolgens wijs ik u erop dat met het uitbreiden van de snelweg aan onze kant uit, de overheid artikel 3 van de rechten van de mens overtreedt. Volgens art 3 van de rechten van de mens, heeft een ieder recht op leven. Dit recht wordt ons ontnomen: als we kijken naar de gevolgen van de uitbreiding van de snelweg richting ons als bewoners, dan kun je zien uit onderzoek dat de intensiteit van de Elementair koolstof (EC-)concentraties exponentieel toenemen. Zie exponentiële vervuiling, (bron: Dr. M. Roemer TNO, 2009). Volgens een rapport van het Planbureau van de Leefomgeving uit 2009 is op te maken dat EC een goede indicator is voor de verspreiding van fijnstofemissies door verkeer. In het dossier 'Fijn stof', hoofdstuk 3, 'Luchtkwaliteit'. Versie 1 ©</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>U stelt een verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen voor door de verhoging naar 130 km/u terug te draaien en een limiet van 80 of 90 km/u op ringwegen in te stellen. Dit voorstel is niet in lijn met het kabinetsbeleid. Daarin is bepalend of de EU-grenswaarden worden gehaald. Daarnaast is het effect op de concentraties vervuilende stoffen van een snelheidsverlaging direct langs de weg beperkt. Naarmate de afstand tot de snelweg toeneemt, is dit effect bijna te verwaarlozen. Een verlaging van de snelheid zal dan ook maar een zeer beperkt effect hebben op</p>

	<p>RIVM, Bilthoven, januari 2013, is te lezen in Tabel 3.2 dat de Levensduurverkorting door blootstelling aan de fijnere fractie van fijnstof (PM_{2,5}) in lucht in Nederland 11,8 maanden bedraagt.</p> <p>Mijn inziens is het beter dat de uitbreiding van de snelweg er niet komt omdat het elke meter dat de snelweg naar ons toekomt, onze levensduur met exponentiële waarde afneemt. Beter is het om de snelweg aan de andere kant uit te breiden waar een paar volkstuintjes staan dan aan onze kant; dan wel ons uit te kopen, of helemaal geen verbreding te laten plaatsvinden.</p> <p>Daarnaast is het moeilijk te zeggen wat nu en op langer termijn de gevolgen zijn van de andere emissies zoals ultrafijnstof wat op dit moment moeilijk te meten en te modelleren. En in dit verband wijs ik u op het milieu-effect dat ontstaat wanneer de maximum snelheid niet tot 100 km/h beperkt wordt en blijft. Het is bekend dat een hogere snelheid onevenredig veel meer uitstoot van schadelijke stoffen met zich meebrengt. De overheid in deze heeft geen goede reputatie m.b.t. het zich houden aan snelheidsafspraken (zie A2-snelheidsverhoging tussen Utrecht en Amsterdam).</p>	<p>het verbeteren van de gezondheid van bewoners in de grote steden. Een groter effect op de gezondheid van inwoners van de grote steden heeft het aanpakken van de gemeentelijke knelpunten, die vooral verder binnenstedelijk liggen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80km/uur zijn niet nodig.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Voor een antwoord betreffende het artikel 2 (en niet 3) van de rechten van de mens wordt u verwezen naar het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en Wettelijk kader.</p> <p>In de rapportage Ring Utrecht, van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit, welke behoort bij de ontwerp-tracébesluit-documenten, is ingegaan op de concentraties en de effecten van roet (EC). Roet en ultrafijnstof worden vaak in relatie gebracht met gezondheidseffecten. In het ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportageontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage luchtrapport is roet en ultrafijnstof niet meegenomen omdat er (nog) geen norm is waarop getoetst kan worden.</p> <p>In de milieu-effectrapportage hoofdstuk 8 wordt tevens aangegeven dat in de huidige situatie de PM_{2,5} concentratie maximaal 17 u/m³ is en zal afnemen naar maximaal 13 u/m³ in 2030. Deze maximale concentratie in 2030 ligt dichtbij de WHO norm van 10 u/m³. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een afname, vanwege de afname van de achtergrondconcentraties door de NSL maatregelen.</p>
5	<p>In dit verband wil ik ook aandacht vragen voor trillingen. Voor zover bekend is naar trillingshinder in het geheel geen onderzoek gedaan. Met het zo dicht bij de woning aanleggen van de extra rijstrook/ extra rijstroken is de kans op extra trillingshinder en hinder als gevolg van laag-frequent geluid aanzienlijk.</p>	<p>In de richtlijnen voor de planstudie Ring Utrecht is het aspect laagfrequent geluid niet genoemd, er was dus geen aanleiding om dit te onderzoeken in het project Ring Utrecht.</p> <p>Trillingen die veroorzaakt worden door verkeer zijn meestal een direct gevolg van de slechte kwaliteit van de weg. Aangezien de wegen in het project Ring Utrecht in zijn geheel worden gereconstrueerd, worden bestaande oneffenheden worden weggenomen en zal de weg weer vlak worden. Bovendien worden in het project de voegovergangen bij de viaducten worden aangepakt, waardoor de geluidproductie en de trillinghinder van deze constructie afneemt.</p>
6	<p>Programmatische aanpak stikstof</p> <p>Het is overigens nog maar zeer de vraag of uitbreiding wel toegestaan is. Uit de stukken volgt dat het project is opgenomen als prioritair project onder de Programmatische Aanpak Stikstof. Het is evident dat de aanleg en het gebruik van de aangepaste wegenstructuur leidt tot extra stikstofdepositie op diverse nabijgelegen en ook verder weggelegen Natura 2000-gebieden. Omdat het project is opgenomen als prioritair project in de PAS kan gebruik worden gemaakt van de ontwikkelruimte zoals deze onder de PAS beschikbaar is. Het is echter zeer de vraag of de Programmatische Aanpak Stikstof zoals deze nu wordt uitgevoerd in overeenstemming is met artikel 6 van de Habitatrichtlijn en de rechtspraak daarover van het Hof van Justitie van de EG. Meer in het bijzonder valt te betwijfelen of het plan – waaronder wordt begrepen aanleg en gebruik – niet leidt tot een aantasting van de natuurlijke kenmerken van diverse Natura 2000-gebieden. Het antwoord daarop is naar mijn oordeel zonder meer bevestigend. Vervolgens is de vraag of de in het kader van de PAS genomen maatregelen kunnen worden beschouwd als mitigerende maatregelen in plaats van compenserende maatregelen. Verwezen wordt naar de arresten van het Hof van Justitie inzake Sweetman (11 april 2013, C-258/11, ECLI:EU:C:2013:220) en Briels (arrest van 15 mei 2014, C-521/12, Briels, (ECLI:EU:C:2014:330). Wij zijn overtuigd dat de PAS beschouwd dient te worden als compenserende en niet als mitigerende maatregelen. Immers de aantasting vindt plaats waarbij kwestieus is of de PAS-maatregelen het effect sorteren zoals wordt verondersteld.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).</p> <p>In de nabijheid van het projectgebied Ring Utrecht bevindt zich Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen. Als gevolg van het project Ring Utrecht treedt op delen van de A1, A2, A12, A27 en A28 een verhoging op van de verkeersintensiteit op. In de directe nabijheid van de trajecten waar sprake is van netwerkeffecten komen de volgende Natura 2000-gebieden met stikstofgevoelige Habitats voor: Lingegebied & Diefdijk-Zuid, Uiterwaarden Lek, Veluwe en Zouweboezem. Deze Natura 2000-gebieden maken deel uit van het programma aanpak stikstof (PAS). Voor deze gebieden zijn gebiedsanalyses opgesteld waarin de effecten van stikstofdepositie onder het PAS en van herstelmaatregelen zijn onderzocht. De conclusie van deze onderzoeken is dat er ontwikkelingsruimte beschikbaar is ten behoeve van prioritaire projecten waaronder het project Ring Utrecht (zie prioritair projectenlijst uit de bijlage behorende bij artikel 6 van de regeling programmatische aanpak stikstof).</p> <p>Met behulp van het reken- en registratie instrument AERIUS is een berekening gemaakt van de toename van stikstofdepositie die door project Ring Utrecht wordt veroorzaakt op deze gebieden. In AERIUS Register is getoetst of er voldoende ontwikkelingsruimte is gereserveerd. De voor het project benodigde ontwikkelingsruimte is gelijk aan de toename van de stikstofdepositie per hectare per jaar die door de aanleg of verhoogde verkeersintensiteiten wordt veroorzaakt. Uit de</p>

		<p>toets in AERIUS Register blijkt dat deze behoefte aan ontwikkelingsruimte past binnen de ontwikkelingsruimte die voor het hoofdwegennet is gereserveerd.</p> <p>Het PAS is, inclusief de depositieruimte die binnen het programma beschikbaar is, in zijn geheel passend beoordeeld. De gebiedsanalyses vormen de passende beoordeling op gebiedsniveau. In de gebiedsanalyses is voor elk Natura 2000-gebied onderbouwd dat, tegen de achtergrond van de effecten van de maatregelen die op grond van het programma worden getroffen, het gebruik van de depositieruimte, met inbegrip van ontwikkelingsruimte, die beschikbaar is voor projecten, andere handelingen en overige ontwikkelingen, de natuurlijke kenmerken van de te beschermen habitattypen en leefgebieden van de soorten niet worden aangetast. Aan de hand van gegevens gegenereerd door het rekeninstrument AERIUS is in de gebiedsanalyses op hectareniveau bepaald hoeveel ontwikkelingsruimte kan worden toegeedeeld aan projecten die stikstofdepositie tot gevolg hebben op voor stikstof gevoelige habitattypen zonder dat dit leidt tot verslechtering van de kwaliteit van die habitattypen (en dus tot aantasting van de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied) of tot onevenredige vertraging in het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen. Bij het bepalen van de totale te verwachten depositie is in AERIUS rekening gehouden met de cumulatieve bijdragen van alle emissiebronnen in Nederland en het buitenland, gebaseerd op een scenario van hoge economische groei en vaststaand en voorgenomen beleid. Ook de cumulatieve bijdrage van de aanpassing van de Noordelijke Randweg Utrecht en andere wegenprojecten is in AERIUS berekening meegenomen. De totale te verwachten depositie is betrokken in de passende beoordeling van het gehele programma. De conclusie is dat bij de gegeven ontwikkeling van de stikstofdepositie de natuurlijke kenmerken van de betrokken Natura 2000-gebieden niet worden aangetast. Via monitoring bewaken de bestuursorganen die het programma (mede) vaststellen of de totale depositie, alsmede de emissies van de te onderscheiden bronnen, zich inderdaad ontwikkelen conform de prognoses waar in het PAS vanuit is gegaan. Aanvullende maatregelen om effecten van stikstofdepositie te beperken zijn vanwege de PAS maatregelen niet nodig. De PAS-maatregelen zijn geen compenserende maatregelen. De programmatische aanpak leidt er toe dat de generieke bronmaatregelen en de gebiedsgerichte herstelmaatregelen niet specifiek gekoppeld of te koppelen zijn aan de activiteit waaraan toestemming wordt verleend. De maatregelen in het programma vormen een totaalpakket aan maatregelen waarmee op het niveau van het programma wordt gewaarborgd dat de kwaliteit van de voor stikstof gevoelige habitattypen en leefgebieden behouden wordt en op termijn de instandhoudingsdoelstellingen voor die habitattypen en soorten met een voor stikstof gevoelig leefgebied kunnen worden gerealiseerd. Op basis van het programma kan het bevoegd gezag voor de vergunningverlening met zekerheid vaststellen dat, tegen de achtergrond van de staat van de habitattypen en leefgebieden van soorten, de geprognosticeerde effecten van autonome ontwikkelingen en het algehele en geborgde overheidsbeleid, de effecten van een individuele activiteit niet significant zijn voor een Natura 2000-gebied. De voor een individuele activiteit beschikbare ontwikkelingsruimte - die wordt toegekend en afgeschreven bij vergunningverlening voor dat project - brengt dat tot uitdrukking. Behoud van de natuurwaarden is in de PAS geborgd. Nu er geen sprake is van aantasting van deze natuurwaarden is er ook geen noodzaak tot compensatie voor die aantasting. De door u vermelde jurisprudentie van het Europese Hof van Justitie geeft een nadere uitleg van artikel 6, lid 3 en 4 van de Habitatrichtlijn (mitigatie en compensatie). Het PAS is daarmee niet in strijd.</p>
7	<p>Nu sprake is van compensatie en niet van mitigatie betekent dit dat ook dient te worden gekeken – verwezen wordt naar artikel 6 Habitatrichtlijn – naar de vraag of voor het gesignaleerde probleem – kort gezegd: oplossen van de congestie rondom Utrecht – alternatieven beschikbaar zijn. Dat die alternatieven er zijn is evident. De meest voor de hand liggende alternatieven zijn – uiteraard – investeren in openbaar vervoer en spreiding in gebruik van de weg bewerkstelligen zodat er minder piekmomenten in het gebruik ontstaan. Immers een groot deel van elk etmaal wordt de weg niet optimaal gebruikt. Verwezen wordt voorts naar hetgeen het CPB dienaangaande heeft opgemerkt. Naast de alternatieventoets dient ook worden beoordeeld of er sprake is van dwingende redenen</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).</p> <p>De snelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in het tracébesluit. Dit betreft een maximumsnelheid van 100 km/uur op de A27, behalve 120 km/uur op het gedeelte boven Utrecht noord. Op de A12 geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur op de hoofdbaan en 80 km/uur op de parallelbaan. Op het moment van publicatie van het tracébesluit zijn er geen plannen daarna de snelheid te veranderen. Echter, het kan niet dat in het tracébesluit bepalingen opgenomen worden die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op veranderde inzichten in te gaan. Wel zal, mocht een verandering later in overweging genomen</p>

		<p>van groot openbaar belang. En hoewel met wegaanleg een publiek belang wordt gediend is daarmee niet gezegd dat dit publieke belang – betere doorstroming van het verkeer – groot genoeg is (gelet ook op de mogelijkheid van alternatieven) om een ander groot publiek belang dat beschermd wordt door Vogel- en Habitatrichtlijn – de biodiversiteit – te laten wijken. Dat klemmt temeer nu vele habitattypen en soorten in Natura 2000-gebieden in de directe omgeving van het plangebied zich in een ongunstige staat van instandhouding bevinden.</p>	<p>worden, de daartoe bestemde wettelijke procedure doorlopen worden met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p> <p>Voor meer informatie over de alternatievenafweging wordt verwezen naar het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 alternatievenafweging.</p>
	9	<p>Risico op bouw- en grondwaterschade; schade aan mijn huis</p> <p>Wanneer de schelweg aan mijn kant verbreed wordt, ontstaat er een groot risico t.a.v. bouwschade (o.a. heien) en grondwaterschade a.g.v. gronddruk. De kans is reëel dat er in en aan mijn huis scheuren gaan ontstaan en dat de fundering(sbalken) aangetast worden vanwege verandering van grondwaterhoogte. Ik wijs u in dit verband ook op de recentelijke en terechte nieuwe zienswijze van de Rijksoverheid t.a.v. schadecompensatie a.g.v. gasboringen in de provincie Groningen. Eenzelfde situatie kan zich in mijn geval ook voordoen, en het is beter om die te voorkomen.</p>	<p>Er bestaat een kans dat door werkzaamheden aan de Ring Utrecht schade ontstaat aan eigendommen van derden. Aan de hand van de voorgenomen werkzaamheden wordt een invloedsgebied in kaart gebracht. Binnen dit gebied worden – vóór aanvang van de werkzaamheden – bouwkundige vooropnamen uitgevoerd aan objecten, installaties of landbouwgronden. De vooropnamerapporten worden aan de eigenaren verstrekt en gebruikt om te beoordelen of er een verband bestaat tussen schade en de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Aangewezen objecten, installaties of landbouwgronden zullen worden gemonitord tijdens de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Indien er volgens een benadeelde schade is ontstaan als gevolg van de werkzaamheden dan kan deze een verzoek om schadevergoeding indienen.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p>
ZWE-00211	2	<p>Geluid.</p> <p>Voor projecten zoals de Ring Utrecht fungeert de Wet Milieubeheer als het wettelijk kader om de geluidssituatie te beoordelen en een afweging te maken of geluidbeperkende maatregelen doelmatig zijn. In het gedetailleerde onderzoek zijn alle geluidgevoelige objecten (woningen en andere in de Wet Milieubeheer benoemde geluidgevoelige objecten) betrokken, die in de toekomstige situatie een geluidbelasting hebben die hoger is dan de wettelijke voorkeurswaarde van 50 dB. Voor deze geluidgevoelige objecten is onderzocht of de wettelijke toetswaarde wordt overschreden in de situatie na uitvoering van het project in het jaar 2036. Voor de in het onderzoek betrokken geluidgevoelige objecten is in een akoestisch rekenmodel voor de verschillende situaties de geluidsbelasting bij deze objecten op de maatgevende gevel bepaald. Uit de verschillende rapportages met betrekking tot het Ontwerp-Tracébesluit en het bijbehorende "MER Deelrapport Geluid - Hoofdrapport" en "Deelrapport Geluid - Specifiek" blijkt dat ook met een geluidsscherm ter hoogte van de Voordorpsdijk met een hoogte van 3 meter en een lengte van 300 meter er een toename in geluid ontstaat. Voor 21 woningen aan de Voordorpsdijk, waaronder de woning van de heer en mevrouw xxx, moet er na het onherroepelijk worden van het Tracébesluit aanvullend worden onderzocht of de wettelijke binnenwaarde in de toekomst zal worden overschreden als gevolg van de uitvoering van het project. Uit het in de bijlage opgenomen overzicht spreekt een bepaalde nauwkeurigheid. Echter voor zowel de uitgangssituatie, als de situatie in 2036 wordt uitgegaan van berekeningen en aannames. Om een goede vergelijking tussen de huidige situatie en de situatie na realisatie van het project mogelijk te maken wil cliënt dat er een nul-meting wordt uitgevoerd.</p> <p>In november 2014 is er door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu een beschikking afgegeven met als onderwerp: "Ambtshalve wijziging geluidproductieplafonds op referentiepunten" project "Tweelaags ZOAB, Utrecht Voordorp". In deze beschikking is het geluidproductieplafond op 53 referentiepunten gewijzigd. Een referentiepunt ligt op 50 meter van de snelweg en doordat er een bovengrens gesteld wordt aan de geluidproductie van de weg, ligt er ook een bovengrens vast voor de geluidbelasting op alle geluidgevoelige objecten die zich bevinden in de omgeving van de referentiepunten.</p> <p>Indien er een bronmaatregel, zoals twee laags ZOAB, wordt genomen kan er voor geluidsbelasting gekeken worden naar de referentiepunten. Bij maatregelen in de overdracht, zoals geluidsschermen mag dit niet en moet er een toets bij de geluidgevoelige bestemmingen worden uitgevoerd en vervolgens wordt het geluidproductieplafond opnieuw bepaald en vastgesteld.</p> <p>In onderstaande tabel wordt voor de referentiepunten die oostelijk van de A27 liggen en vanaf de spoorlijn naar het zuiden tot aan de Biltse Rading het geluidproductieplafond (GPP) weergegeven van:</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt nader ingegaan op de vraag waarom geluidbelastingen worden berekend en niet worden gemeten.</p> <p>In de paragraaf 2.5 Geluid van de Nota van Antwoord wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op het gebied rond de Voordorpsdijk.</p> <p>Uit het akoestisch onderzoek bij het ontwerp-tracébesluit is gebleken dat het niet doelmatig is om het gehele gebied volledig af te schermen. Het verlengen van het scherm is daarom in het wettelijk pakket niet aan de orde, maar wordt in het pakket voor de bovenwettelijke maatregelen onderzocht.</p> <p>Voor het gebied rond de Voordorpsdijk was ten tijde van het opstellen van de Nota van Antwoord bij het tracébesluit Ring Utrecht in het voorlopige pakket een bovenwettelijke maatregel voorzien. Deze aanvullende maatregelen worden getroffen om de geluidbelasting verder te verlagen, maar maken geen deel uit van het tracébesluit. Er wordt voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen. In het voorlopige pakket is voor de Voordorpsdijk een bovenwettelijke maatregel voorzien: het verlengen van het wettelijke scherm in zuidelijke richting. Op de website van de provincie kunt u zien of deze bovenwettelijke maatregel onveranderd is overgenomen in het definitieve pakket, zie http://www.provincie-utrecht.nl/bwmringutrecht.</p>

1. Situatie voor het aanleggen van het twee-laags ZOAB
 2. Situatie na het aanleggen van het twee-laags ZOAB
 3. Situatie na Tracé Besluit A27/ Al Utrecht Eemnes. 2015
 4. Situatie volgens akoestisch onderzoek OTB/MER. Bijlage 3c blad 9.
- De gegevens van situatie 1 en 2 komen uit de beschikking van 26 november 2014.
De gegevens van situatie 3 komen van het openbare geluidregister van rijkswaterstaat.

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

Het geluidsscherm aan de oostkant van de A27 ter hoogte van de Voordorpsedijk te Groenekan wordt geplaatst tussen de referentiepunten 23949 en 23946. Hier is een duidelijke afname te zien in het gewijzigde geluidproductieplafond. Daar waar het geluidsscherm niet staat is een toename in het geluidproductieplafond te zien, terwijl deze al aan de hoge kant is.
Voor de woning van de heer en mevrouw xxx is het referentiepunt 33942 van belang.
Hierbij is te zien dat het geluidproductieplafond weer verhoogd gaat worden. De conclusie is dat ook de geluidverlast op de woning toe gaat nemen. Het zijn echter nog steeds aannames en berekeningen. De heer en mevrouw xxx zouden graag een nul meting uitgevoerd zien worden, zodat duidelijk is wat het geluidniveau nu is, daarnaast zouden de heer en mevrouw xxx er voor willen pleiten om het geluidsscherm door te trekken tot de Biltse Rading of anders de mogelijkheden voor een geluidswal van 1,5 meter hoog, zoals deze ook bij de spoorlijn ligt.

- 3 Luchtkwaliteit.
De beoordeling van luchtkwaliteit valt uiteen in de beoordeling van (ultra) fijnstof (PM 2,5 en PM 10) en van stikstofdioxide (NO2). Voor de beoordeling van de luchtkwaliteit kan gekeken worden naar het overschrijden van grensnormen en er kan gekeken worden naar de verandering van luchtkwaliteit. Daarnaast kan er gekeken worden naar de beoordeling van de luchtkwaliteit voor het gehele Ontwerp Tracé of er kan gekeken worden naar de verschillende locaties in het Ontwerp Tracé.
Voor deze zienswijze hebben wij gekeken naar de verandering van de luchtkwaliteit voor de Voordorpsedijk te Groenekan. Voor een beschrijving van de luchtkwaliteit in het OTB-ontwerp is gebruik gemaakt van de rekenresultaten van de modelberekeningen voor het toetsjaar 2030. Het MER deelrapport luchtkwaliteit beschrijft de luchtkwaliteit in de omgeving van het project Ring Utrecht in de huidige situatie, autonome ontwikkeling en het OTB-ontwerp. De Voordorpsedijk valt onder deelgebied 1.
Figuur 5.33: Deelgebied 1: Maximale jaargemiddelde, concentratie NO2, PMw, PM2.5 (µg/ms) en het maximale aantal overschrijdingen van de grenswaarde van de 24-uurgemiddelde concentratie PMw.
Uit deze tabel lijkt het OTB-ontwerp een kleine verbetering te zijn ten opzichte van de berekende autonome ontwikkeling. Dit is echter in tegenspraak met de verschillende conclusies die wij verder in het rapport gevonden hebben.

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

De figuur 5.33 geeft de maximale concentraties weer en niet een verbetering of verslechtering op een locatie. Uit de figuur en de andere resultaten die u noemt blijkt dat de verslechtering niet op de locaties met de hoogste concentraties zit. U stelt dat u niet de conclusie kunt trekken dat er sprake is van een verbetering van de luchtkwaliteit ten opzichte van de autonome situatie. In de milieu-effectrapportage is ook aangegeven dat er inderdaad geen sprake is van een verbetering. Uw conclusie is derhalve overeenkomstig de conclusies in de milieu-effectrapportage en het ontwerp-tracébesluit.
Zie voor het verlengen van het geluidsscherm naar de hiervoor gegeven reactie bij het onderwerp geluid.
In de milieu-effectrapportage (Hoofdstuk MMA) en in de Rapportage Ring Utrecht, van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit is ingegaan op de mogelijkheden om de emissies en de verspreiding van luchtverontreinigende stoffen te beperken. Er zijn naast geluidsschermen geen aangetoonde technische oplossingen op locatie om de concentraties rond de snelwegen te verlagen. Zoals in de milieu-effectrapportage is aangegeven wordt de ontwikkeling van luchtzuiverende schermen gevolgd, en is de vormgeving van de schermen erop gericht om het toevoegen van specifieke beplanting mogelijk te maken.

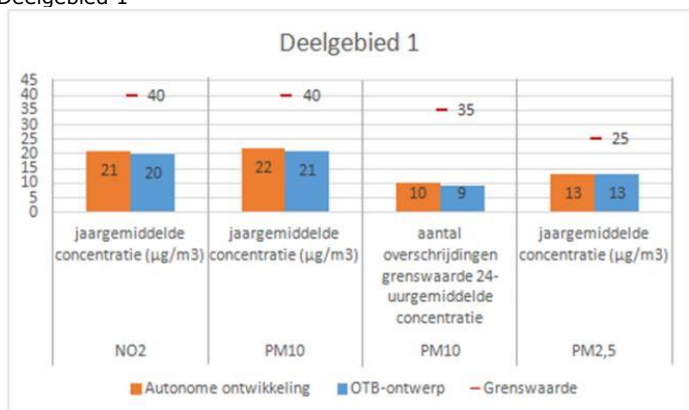
	<p>Deelgebied 1 In deelgebied 1 nemen de emissies van NOx in het OTB-ontwerp toe met 4,6%. Voor PM10 is de toename 4,4% en voor PM2,5 is de toename 4,7%. De totale emissies nemen toe vanwege een toename in de totale verkeersintensiteit. De groei van de emissies is het grootst voor personenauto's.</p> <p>Deelgebied 1 Voor NO2, PM10 en PM2.5 treedt voor een klein aantal gevoelige bestemmingen in het OTB-ontwerp een verslechtering op in de luchtkwaliteit. Voor deze gevoelige bestemmingen treedt voor NO2 en PM10 een toename in de middelste klassen op. Voor PM2,5 is er een verschuiving naar de hoogste concentratieklassen.</p> <p>Deelgebied 1 In deelgebied 1 neemt voor stikstofdioxide en PM10 het oppervlak in de middelste klassen toe. Voor PM2,5 is er een kleine verschuiving naar de hoogste klassen. De veranderingen treden vooral op direct langs de A27 en ontstaan door een toename van de verkeersintensiteiten en wijzigingen in de ligging van de weg ten gevolge van het OTB ontwerp.</p> <p>Gezien bovenstaande kunnen wij niet de conclusie trekken dat de aanleg van dit tracé een verbetering is voor de luchtkwaliteit ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Door het doortrekken van het geluidsschermband met daarbij een opvang voor de fijnstof, kan hier een daadwerkelijk verbetering van het woon- en leefklimaat gerealiseerd worden.</p> <p>Overige stoffen Ten aanzien van de overige stoffen waarvoor in de Wet Milieubeheer grenswaarden zijn opgenomen, zoals Zwaveldioxide, koolmonoxide, benzeen, lood, ozon, arseen, cadmium, nikkel, benzo(a)pyreen en stikstofoxiden zijn de laatste jaren nergens in Nederland normoverschrijdingen opgetreden en vertonen de concentraties een dalende trend (CBS, PBL, Wageningen UR, 2013/2014). Dit beeld wordt bevestigd door metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit van het RIVM (Mooibroek et al., 2013). Daarmee is het redelijkerwijs niet aannemelijk dat ten gevolge van dit project de grenswaarden voor andere stoffen dan stikstofdioxide en fijn stof overschreden worden. Deze stoffen zijnderhalve niet onderzocht.</p> <p>Echter promotie onderzoek uit 2013 geeft aan dat ook de slijtage van autobanden en remmen fijnstof veroorzaakt en schadelijk is voor de gezondheid. Hier zou aanvullend onderzoek naar gedaan moeten worden.</p>	<p>Locaties waar deze maatregelen specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven én geluidsschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het MMA een filterende toevoeging aan de geluidsschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen, bijvoorbeeld ook op de locatie Groenekan. In de emissiefactoren voor fijn stof is de bijdrage van slijtage van banden en remmen meegenomen. Deze bron is derhalve in de berekeningen meegenomen.</p>
ZWE-00212	<p>3 Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
	<p>5 Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).</p> <p>U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de</p>

			omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.
	10	Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het OTB niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).
	12	Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.	De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.
ZWE-00213	4	Waar geluid van een spoorweg kan reflecteren tegen geluidsschermen, die u in dit plan plaatst, moet u die reflectie betrekken in de berekeningen. Dat heeft u niet overal correct gedaan en derhalve moet u dat rechtzetten.	<p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidsscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West.</p> <p>De bouw van het 7 meter hoge geluidsscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidsscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidsscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd.</p> <p>Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidsscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>
	5	De sjoemeldiesels vervuilen veel meer dan tot nu toe gedacht. Moderne dieselauto's en vrachtauto's stoten meer stikstofoxiden uit dan de normen toestaan. Het wegverkeer is dus nog veel schadelijker voor de natuur door stikstofdepositie dan we al wisten. Reden temeer om het verkeersvolume extra terug te dringen ipv. nog meer te faciliteren. Geen verbreding van de Ring dus. Eerst moet u de naam Natura 2000 maar waar maken.	De recent in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.
	6	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten

			opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.
ZWE-00215	4	Mocht het vlies tijdens de werkzaamheden beschadigd worden dan moet nu al vast staan dat het verkeer op de A27 dan enige jaren afgesloten zal worden. De weg staat dan immers onder water en reparatie en herziene constructie zullen jaren duren. Dit zal een langdurig verkeersinfarct betekenen. Een oplossing ten koste van Amelisseweerd, of welk bos of weiland dan ook met een bypass voor het verkeer op de A27, moet bij voorbaat uitgesloten worden. Er moet een harde clause worden opgenomen dat er geen nadelige gevolgen buiten de projectgrenzen mogen optreden, ook niet voor het oplossen van de ravage die ontstaat in geval van een calamiteit met de folie. Niet alleen een bypass van bak en vlies moet uitgesloten worden, maar ook bijvoorbeeld een verbreding van de bouwzone of een verlaging van de grondwaterspiegel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd). U schetst een rampscenario dat niet zal optreden. Beschadiging van het folie kan optreden als er onzorgvuldig wordt gewerkt, en dit kan inderdaad leiden tot water op de A27. Maar indien dit optreedt is er altijd een mogelijkheid om een lek te dichten en het water weg te pompen. Een jarenlange blokkade van de A27 door wateroverlast is geen reëel scenario.
	9	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af	Er is geen sprake van uitstel van de geluidssanering; de geluidssanering voor de A12 is onderdeel van het project ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.
	10	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stressfactor voor Amelisseweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).
	11	De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisseweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.	Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor

			mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke berekening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.
	13	<p>Waar geluid van een spoorweg kan reflecteren tegen geluidsschermen, die u in dit plan plaatst, moet u die reflectie betrekken in de berekeningen. Dat heeft u niet overal correct gedaan en derhalve moet u dat rechtzetten.</p>	<p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidsscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West.</p> <p>De bouw van het 7 meter hoge geluidsscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidsscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidsscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd.</p> <p>Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidsscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>
ZWE-00216	2	<p>Geluid</p> <p>Voor projecten zoals de Ring Utrecht fungeert de Wet Milieubeheer als het wettelijk kader om de geluidssituatie te beoordelen en een afweging te maken of geluidbeperkende maatregelen doelmatig zijn. In het gedetailleerde onderzoek zijn alle geluidgevoelige objecten (woningen en andere in de Wet Milieubeheer benoemde geluidgevoelige objecten) betrokken, die in de toekomstige situatie een geluidbelasting hebben die hoger is dan de wettelijke voorkeurswaarde van 50 dB. Voor deze geluidgevoelige objecten is onderzocht of de wettelijke toetswaarde wordt overschreden in de situatie na uitvoering van het project in het jaar 2036.</p> <p>Uit de verschillende rapportages met betrekking tot het Ontwerp-Tracébesluit en het bijbehorende "MER Deelrapport Geluid - Hoofdrapport" en "Deelrapport Geluid - Specifiek" blijkt dat ook met een geluidsscherm ter hoogte van de Voordorpsedijk met een hoogte van 3 meter en een lengte van 300 meter er een toename in geluid ontstaat. Voor 21 woningen aan de Voordorpsedijk, waaronder de woning van de heer xxx, moet er na het onherroepelijk worden van het Tracébesluit aanvullend worden onderzocht of de wettelijke binnenwaarde in de toekomst zal worden overschreden als gevolg van de uitvoering van het project. Uit het in de bijlage van het rapport opgenomen overzicht spreekt een bepaalde nauwkeurigheid. Echter voor zowel de uitgangssituatie, als de situatie in 2036 wordt uitgegaan van berekeningen en aannames. Om een goede vergelijking tussen de huidige situatie en de situatie na realisatie van het project mogelijk te maken wil cliënt dat er een nul-meting wordt uitgevoerd.</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt nader ingegaan op de vraag waarom geluidbelastingen worden berekend en niet worden gemeten.</p> <p>In de paragraaf 2.5 Geluid van de Nota van Antwoord wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op het gebied rond de Voordorpsedijk.</p> <p>Uit het akoestisch onderzoek bij het ontwerp-tracébesluit is gebleken dat het niet doelmatig is om het gehele gebied doelmatig af te schermen. Het verlengen van het scherm is in het wettelijk pakket niet aan de orde, maar wordt in het pakket voor de bovenwettelijke maatregelen onderzocht.</p> <p>Voor de Voorveldsepolder was ten tijde van het opstellen van de Nota van Antwoord bij het tracébesluit Ring Utrecht in het voorlopige pakket een bovenwettelijke maatregel voorzien. Deze aanvullende maatregelen worden getroffen om de geluidbelasting verder te verlagen, maar maken geen deel uit van het tracébesluit. Er is voor het opstellen van dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen. Op de website van de provincie kunt u zien of deze bovenwettelijke maatregel is overgenomen in het definitieve pakket, zie http://www.provincie-utrecht.nl/bwmringutrecht.</p> <p>Met deze maatregelen zal de geluidbelasting in het gebied rond de Voordorpsedijk verder worden teruggebracht.</p>
	3	<p>Luchtkwaliteit</p> <p>De beoordeling van luchtkwaliteit valt uiteen in de beoordeling van (ultra) fijnstof (PM 2,5 en PM 10) en van stikstofdioxide (NO2). Voor de beoordeling van de luchtkwaliteit kan gekeken worden naar het overschrijden van grensnormen en er kan gekeken worden naar de verandering van luchtkwaliteit. Daarnaast kan er gekeken worden naar de beoordeling van de luchtkwaliteit voor het gehele Ontwerp Tracé of er kan gekeken worden naar de verschillende locaties in het Ontwerp Tracé.</p> <p>Voor deze zienswijze hebben wij gekeken naar de verandering van de luchtkwaliteit voor de Voordorpsedijk te Groenekan. Voor een beschrijving van de luchtkwaliteit in het OTB-ontwerp is gebruik gemaakt van de rekenresultaten van de modelberekeningen voor het toetsjaar 2030.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>In de emissiefactoren voor fijn stof is de bijdrage van slijtage van banden en remmen meegenomen. Deze bron is derhalve in de berekeningen meegenomen.</p>

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



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

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

Deelgebied 1

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

Deelgebied 1

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

Deelgebied 1

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

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

Overige stoffen

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

Echter promotie onderzoek uit 2013 geeft aan dat ook de slijtage van autobanden en remmen

		fijnstof veroorzaakt en schadelijk is voor de gezondheid. Hier zou aanvullend onderzoek naar gedaan moeten worden.	
ZWE-00217	1	<p>Ik ben inwoner van Groenekan en: Ik ga er vanuit dat alle onderdelen van deze zienswijze zorgvuldig worden behandeld en afgewogen, mede omdat Ik als inwoner van Groenekan sterk word geconfronteerd met het verbreden van de snelweg A27/Ring Utrecht met alle daarbij horende invloeden. Een snelweg die dwars door Groenekan loopt. Ik te maken heb met een door de Overheid veroorzaakt langdurige proces (in tweeën knippen van projecten en elkaar opvolgende wetgeving) Ik hierdoor jaren in onzekerheid leef over welke maatregelen er daadwerkelijk genomen worden en wanneer. En ook geconfronteerd word met een dubbel aantal jaren van uitvoering. Ik en met mij meer inwoners: in de aanloop van beide projecten (al 7 jaar) de directe gevolgen ondervinden: moeilijk, zo niet onverkoopbare huizen en stress.</p>	<p>Deze zienswijze is opgebouwd uit verschillende punten, die in het hiernavolgende bij punt 2 tm 13 beantwoord worden. Voor wat betreft het in tweeën knippen van projecten: In de gids van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit is beschreven wanneer en waarom de keuze is gemaakt voor twee verschillende procedures. Dit is ondermeer in de verschillende startnotities uitgelegd. Beide startnotities zijn in 2008 verschenen. In Groenekan is sprake van overlap van de beide projecten Ring Utrecht A27/A12 en A27/A1 waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer zal zijn dan als er slechts een project was onderzocht. Voor het project A27/A1 is het tracébesluit genomen en onherroepelijk geworden. Daarmee is duidelijkheid gekomen over de te nemen maatregelen. Op dit moment wordt voorzien dat er aan dit gedeelte van de A27 tweemaal gebouwd zal gaan worden, dit brengt zoals inspreker aangeeft tweemaal bouw hinder met zich mee. Met de aannemers van de projecten zal na het tracébesluit in overleg getreden worden om te zien of er een efficiëntieslag gemaakt kan worden zodat de dubbele bouw hinder zoveel mogelijk wordt beperkt. Zie voor beantwoording van het punt over de onverkoopbare huizen het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 bouwschade en nadeelcompensatie</p>
	4	<p>3. geluidwerende voorzieningen Ik ben van mening dat optimale geluidwerende voorzieningen essentieel zijn voor onze leefomgeving. Het is dan ook logisch dat er op een groot aantal lekken langs het tracé geluidwerende voorzieningen worden getroffen in de vorm van geluidschermen. Waarbij ik opmerk: Wanneer er een knip wordt gelegd tussen deeltrajecten dient dit niet ten koste te gaan van de inwoners van het dorp Groenekan. Met name wanneer er eveneens sprake is van tussentijds wijzigende juridische kaders.. Zoals het er nu uitziet lijkt het erop dat binnen de nieuwe wetgeving dezelfde uitkomst voor de leefomgeving wordt bereikt, echter, effectiviteit en ervaringen en wensen van bewoners dienen voorop te staan: In het u bekende geluidsrapport zijn voor twee locaties aanbevelingen gedaan om te komen tot effectievere geluidswerende maatregelen. Hiermee dient cumulatie van diverse geluidsbronnen te worden beperkt. Deze locaties betreffen de kern Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan. 3.a.Nieuwe Wetering : het op een andere wijze inzetten van geluidsmaatregelen is hier mogelijk effectiever. Overleg hierover dient gevoerd te worden met bewoners en de gemeente de Bilt</p>	<p>Er is nader onderzoek verricht naar de mogelijkheden om de maatregelen uit het ontwerp-tracébesluit anders in te zetten bij Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg, om op die manier de cumulatieve geluidbelasting te verlagen. Naar aanleiding van dit onderzoek zijn geen wijzigingen tussen ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit in de plaatsing van de schermen opgenomen. Voor de locatie bij de Koningin Wilhelminaweg is gekeken of het effectiever was om een scherm langs de spoorlijn neer te zetten; op deze locatie is ProRail echter bezig met een onderzoek naar afscherming van diezelfde spoorlijn in het kader van de sanering. Dit saneringsonderzoek is niet gereed voor het tracébesluit van de Ring gepubliceerd wordt. Voor de locatie Nieuwe Wetering is gebleken dat een verplaatsing van (een deel van) het wettelijke scherm niet leidt tot een verbetering van de geluidssituatie voor alle woningen daar. Een aanvullend scherm langs de N234 wordt beschouwd in het kader van het bovenwettelijk maatregelpakket. De bovenwettelijke maatregelen maken geen deel uit van het tracébesluit. Er wordt voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen. Voor de kern Groenekan, langs het wegvak Utrecht-Noord - Bilthoven, volgt het project Ring Utrecht op het al afgeronde tracébesluit A27/A1. In het tracébesluit voor de Ring Utrecht is daarom de situatie conform dat tracébesluit als uitgangspunt gekozen voor het onderzoek voor het project Ring Utrecht. Uit een onderzoek dat begin 2015 is uitgevoerd, is gebleken dat deze werkwijze geen nadelige invloed heeft op de omvang van de maatregelen. Dit onderzoek is door de gemeente De Bilt en de Omgevingsdienst Regio Utrecht beoordeeld en de conclusies zijn door hun onderschreven. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader. In Groenekan is sprake van overlap van twee projecten: Ring Utrecht en A27/A1, waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer is dan als er slechts een project zou zijn geweest. Dit geldt voor het gedeelte tussen aansluiting Utrecht-Noord en aansluiting Bilthoven. Voor het project A27/A1 is het tracébesluit genomen en onherroepelijk geworden. Daarmee zijn de te nemen maatregelen voor dit project inzichtelijk. Het tracébesluit van het project Ring Utrecht voorziet in het ombouwen van de spitsstrook in noordelijke richting naar een volwaardige vierde rijstrook. Bovendien worden er geluidsmaatregelen getroffen onder andere in de vorm van ophoging van het scherm van de A27/A1 aan de westzijde van de snelweg.</p>

		Op dit moment wordt voorzien dat er aan dit gedeelte van de A27 tweemaal gebouwd zal gaan worden. Dit brengt zoals u aangeeft tweemaal bouwhinder met zich mee. Met de aannemer van het project A27/A1 wordt momenteel overlegd om te zien of er een efficiëntieslag gemaakt kan worden, zodat de dubbele bouwhinder zoveel mogelijk beperkt wordt.
5	<p>4. Reflectieonderzoek en samenwerking met Pro Rail Zoals bij u bekend, is ten tijde van het TB A27/A1 door de bewoner van Koningin Wilhelminaweg 329 bezwaar gemaakt tegen de reflectie van de achterzijde van het geluidsscherm door het spoor. Met name de hoogste twee meter dragen in grote mate bij aan deze reflectie, welke nu nog verder zou worden versterkt door het plaatsen van een aanvullende meter.</p> <p>4.a. Koningin Wilhelminaweg: Ik wens een Reflectieonderzoek, zoals door de Raad van State voorgeschreven bij het TB A27/A1,</p> <p>Reflectieonderzoek ontbreekt op dit moment. Hierdoor kunnen maatregelen op dit moment nog niet worden gewogen op hun effectiviteit. Tegelijkertijd zorgt het spoorweglawaai, met name 's nachts voor overlast. Dit stuk spoor staat opgenomen in het Meerjaren Programma Geluidssanering voor mogelijke maatregelen langs het spoor. De omgevingskwaliteit en leefbaarheid zullen toenemen door het integreren van de diverse geluidsopgaven.</p> <p>4.b. Ik verzoek u om in breed verband met de gemeente de Bilt, de Provincie en uw Staatssecretaris, als verantwoordelijke voor ProRail en Milieu t.a.v. de Koningin Wilhelminaweg (met speciale aandacht voor de verzorgingsplaats) samen te werken op het integreren van diverse geluidsopgaven</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg.</p> <p>Bij het ontwerp-tracébesluit is bij het Deelrapport geluid - Specifiek in bijlage 12 een notitie opgenomen van TNO waarin geconcludeerd is dat de effecten van de reflecties van spoorweggeluid beperkt zijn en geen aanleiding geven voor aanvullende maatregelen.</p>
7	<p>6. Luchtkwaliteit Een slechte luchtkwaliteit is slecht voor de gezondheid en in het bijzonder voor kinderen die binnen 100 meter van de snelweg wonen en onderwijs krijgen. Op dit moment liggen 2 scholen in deze straal in Groenekan. Uit internationaal onderzoek blijkt dat kinderen die binnen 100 meter van een snelweg wonen of naar school gaan tot 10% minder longcapaciteit ontwikkelen en meer luchtwegklachten hebben. Binnen de woonkern Groenekan liggen onze woningen en scholen binnen die 100 meter en ik wens daarom dat er extra maatregelen worden getroffen. De gezondheidsraad heeft immers ook geadviseerd dat geen gevoelige bestemmingen binnen 300 meter van drukke wegen moeten worden gerealiseerd.</p> <p>6.a. Ik maak bezwaar tegen slechte luchtkwaliteit door de verbreding van de A27. Als inwoner wil ik weten aan welke concentraties ik word blootgesteld. Er dient meer onderzoek gedaan te worden naar regionale concentraties met effectieve rekenmodellen voor luchtkwaliteit. Ik mis de cumulatieve effecten ten opzichte van het TB A27/A1. Ik verzoek u deze effecten inzichtelijk te maken.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>In heel Groenekan, dus ook op de locatie van de scholen is het effect van het project zeer beperkt; de jaargemiddelde concentraties NO2 en fijn stof blijven vrijwel gelijk. specifieke maatregelen vanuit het project zijn daarom niet noodzakelijk.</p> <p>De voor het project Ring Utrecht uitgevoerde berekeningen zijn inclusief het effect van de A27/A1 omdat deze deel uitmaken van de vastgestelde autonome ontwikkeling. De effecten van het project A27/A1 maken deel uit van deze autonome ontwikkeling.</p>
8	<p>7. Snelheid Op diverse snelwegen in het land is in de afgelopen jaren de snelheid verhoogd tot 130 km/h. Deze ontwikkeling vind ik ten aanzien van de A27 absoluut onwenselijk en niet passend binnen de omgeving. Ik ga er dan ook vanuit dat u, in tegenstelling tot de A1, niet het snelheidsregime aanpast na het onherroepelijk worden van het TB.</p> <p>7.a. Ik wens dat er max. 100 km wordt gereden op de A27/Ring door en langs Groenekan.</p>	<p>De snelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in het tracébesluit. Dit betreft een maximumsnelheid van 100 km/uur op de A27, behalve 120 km/uur op het gedeelte boven Utrecht noord. Op de A12 geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur op de hoofd baan en 80 km/uur op de parallelbaan. Op het moment van publicatie van het tracébesluit zijn er geen plannen daarna de snelheid te veranderen. Echter, het kan niet dat in het tracébesluit bepalingen opgenomen worden die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op veranderde inzichten in te gaan. Wel zal, mocht een verandering later in overweging genomen worden, de daartoe bestemde wettelijke procedure doorlopen worden met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p>
9	<p>8. De 15 miljoen bovenwettelijke maatregelen: 8.a. Ik wens die in te zetten voor geluidwerende voorzieningen. Daarnaast verzoek ik u om de geluidproductieplafonds te verlagen overeenkomstig de daartoe te treffen bovenwettelijke maatregelen.</p>	<p>Het uitgangspunt voor het bovenwettelijk pakket is het samenstellen van een effectief geluidpakket. Hiervoor is gekozen op basis van een bewonersconsultatie die heeft plaatsgevonden in 2013, waar de voorkeur is uitgesproken om het budget voor bovenwettelijke maatregelen hoofdzakelijk aan geluidmaatregelen te besteden. Als het tracébesluit onherroepelijk is, zal het positieve effect van het bovenwettelijk maatregelapakket planologisch worden verankerd door de geluidproductieplafonds te verlagen middels een ambtshalve wijziging. Op www.provincie-utrecht.nl/bwringutrecht vindt u informatie over het definitieve bovenwettelijke maatregelenpakket.</p>

10	<p>9. Boscompensatie en bouwplaatsen</p> <p>Eind januari heeft onze gemeenteraad de Gebiedsvisie De Bilt Zuid vastgesteld, waarvan u eveneens melding maakt in de notitie "Proces van probleemverkenning naar Ontwerp-Tracébesluit". In de Gebiedsvisie is de nadruk gelegd op het open en kleinschalige landschap tussen De Bilt en de Uithof. Het gebied rond de Bunnikseweg en Universiteitsweg wordt gekenmerkt door halfopen tot open landschap, dat overwegend in gebruik is als grasland, aangevuld met verspreid gelegen agrarische bebouwing.</p> <p>De voorgestelde schaal aan boscompensatie aan de westzijde van de aansluiting Uithof/De Bilt (locatie 47 / maatregel 2NL5) vinden wij niet passend binnen deze karaktervolle omgeving. Eveneens stuit het voorstel op veel weerstand vanuit de omgeving. Ik ben dan ook van mening dat invulling van de compensatieopgave ingevuld dient te worden door vooral in te zetten op afscherming van de snelweg. Eveneens vraag ik aandacht voor de hinder van het bouwterrein op deze locatie. Niet alleen kan dit grote hinder opleveren voor de omwonenden, maar eveneens zorgen voor een aanzienlijke verstoring van de ecologie in het gebied. Ik ben dan ook van mening dat de omvang van het werkterrein beperkt dient te blijven binnen het gebied tussen de snelweg en de nieuwe aansluiting richting Breda. Eveneens dient de ecologische impact vooraf geminimaliseerd te zijn door de aanleg van de benodigde compensatie ten behoeve van de verbinding.</p> <p>Over de plaats van de van Boscompensatie en de afvoer van het water rond Groenekan is met bewoners geen overleg gevoerd. Dit wordt wel gewenst.</p> <p>9.a. Ik wens dat u overleg voert met bewoners en de gemeente de Bilt over de Boscompensatie, het afvoeren van water en de bouwplaatsen</p> <p>Van ervaring leren</p> <p>Daarnaast hoop ik, met de gemeente de Bilt dat u de ervaringen wilt delen van reeds uitgevoerde projecten. Het knooppunt De Hogt (Ring Eindhoven, A2-A67) biedt waardevolle aanknopingspunten over de wijze waarop infrastructuur en landschap met elkaar verenigd kunnen worden. Door diverse gebiedspartijen uit de omgeving van De Bilt is op basis van deze ervaring het initiatief "Liniepark Rijnsweerd" opgezet. Ik benadruk deze lessen te benutten en het initiatief verder te betrekken bij de uitwerking van het Landschapsplan en het Esthetisch Programma van Eisen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.2 Liniepark)</p> <p>Tijdens en voorafgaand aan de realisatiefase worden betrokken bewoners door Rijkswaterstaat en (uiteindelijk ook) de aannemer geïnformeerd over de werkzaamheden, de bouwfaserings- en de gevolgen voor hun woonomgeving. Via de projectwebsite, nieuwsbrieven, en berichten in (lokale) media zal met regelmaat informatie over de voortgang van de bouw worden aangeboden. Ook worden mogelijk informatiebijeenkomsten op locatie georganiseerd, waarbij zorgen of specifieke wensen door bewoners en nadere belanghebbenden kunnen worden geuit. Waar mogelijk zal daarop worden ingespeeld. Betrokkenen kunnen daarnaast met vragen gebruik maken van de 0800-8002 informatielijn.</p> <p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken.</p> <p>Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen.</p> <p>Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijzigingen. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>De boscompensatie wordt in eerste instantie zoveel mogelijk gezocht binnen het plangebied zelf. In het landschapsplan is gekeken waar dat mogelijk is. Er kunnen ook overwegingen zijn om boscompensatie op een bepaalde plek juist niet te willen zoals overwegingen vanuit cultuurhistorie of de beleving van een open landschap.</p> <p>Mede naar aanleiding van uw zienswijze is de inpassing van de EHS-compensatie in dit deelgebied aangepast in afstemming met belanghebbenden. De nu voorziene inrichting is beschreven in de Nota van Wijziging en het tracébesluit.</p> <p>De omvang van het beoogde werkterrein is sterk beperkt. Zie ook de nadere toelichting hieronder. De uitwerking van het Liniepark is geen onderdeel van het Esthetisch Programma van Eisen. Zie ook de nadere toelichting hieronder.</p>
ZWE-00218	<p>2</p> <p>Waterhuishouding</p> <p>Het tracé in het deelgebied A27-Noord is aan de noordzijde begrensd door de aansluiting Bilthoven en aan de zuidzijde door de onderdoorgang Biltsestraatweg. De kruising met de spoorlijn Utrecht-Hilversum net na de aansluiting Utrecht-Noord vormt de begrenzing aan de westzijde.</p> <p>Deelgebied 1: A27-Noord</p> <p>Waterhuishouding / waterkwantiteit</p> <p>De voorgenomen aanpassingen van het watersysteem betreffen geen veranderingen aan de structuur en daarmee de werking van het systeem ten opzichte van de huidige situatie, maar beperken zich tot de verplaatsing en / of verruiming van een aantal van de huidige watergangen. Vanuit landschappelijke overwegingen worden de aanwezige sloten tussen de aansluiting Utrecht-Noord en Fort Blauwkapel (Overvechtse Polder) aan 1 zijde voorzien van een natuurvriendelijke oever van 3 meter breed (locatie 1c). Dit resulteert in 0,21 ha extra watercompensatie, waarmee invulling kan worden gegeven aan de extra benodigde watercompensatie in peilgebied PG0390 als wordt uitgegaan van het extreme klimaatscenario. Voor locatie 1c. zie onderstaande afbeelding.</p> <p>Per peilgebied is de wateropgave (als gevolg van toename van verhard oppervlak en demping van bestaand oppervlaktewater) bepaald en is het oppervlak open water dat nieuwe wordt gerealiseerd bepaald. Voor het peilgebied PG 0390 is er een wateropgave van 0,134 ha en wordt er 0,575 ha nieuw water gecreëerd. De noodzaak om zoveel meer nieuw open water te realiseren in dit peilgebied is daarmee niet aangetoond. Het is daarom niet duidelijk waarom er op de percelen van</p>	<p>Mede op basis van deze zienswijze is de situatie opnieuw beschouwd. Er zijn alternatieve locaties voor de watercompensatie en natuurvriendelijke oevers gevonden op de westelijke percelen van de Voorveldse polder. Daarmee is er in het tracébesluit geen watercompensatie meer op de percelen van uw cliënt en is het ruimtebeslag verminderd. De nieuw te realiseren watercompensatie sluit aan bij de bestaande waterstructuur in het gebied. Zie voor deze wijziging de Nota van Wijziging bij het tracébesluit.</p> <p>Overcompensatie wordt in het project toegepast vanwege de keuze om extra te compenseren ten behoeve van de effecten van een extremer klimaatscenario.</p>

	<p>de heer xxx zoveel verbrede watergangen met natuurvriendelijke oevers gerealiseerd moeten worden.</p> <p>Grondgebruik Uit het ontwerp Tracébesluit blijkt dat van het perceel met de kadastrale aanduiding Utrecht H 1756 met een huidig oppervlak van 1.49.50 ha er 0.19.18 ha nodig is voor het verbreden van verschillende watergangen. Uit de bijgevoegde tekening blijkt dat de strook grond tussen deze verbrede watergangen dermate smal is dat de gebruiksmogelijkheden voor het perceel zeer beperkt worden. Daarnaast worden de verbrede watergangen niet geheel doorgetrokken maar lijken halverwege het perceel te eindigen. Gezien het feit dat de noodzaak voor de in het ontwerp Tracé besluit gerealiseerde hoeveelheid nieuw water niet is aangetoond, gecombineerd met de nog verdere versmalling van het perceel H 1756, zijn aanleiding voor de heer xxx om te verzoeken om dit plan te herzien. Daarnaast is de aansluiting van deze verbrede watergang voorzien op een niet verbrede watergang waarbij de vraag gesteld kan worden of dit geen problemen gaat geven.</p> <p>Conclusie Het bedrijf krijgt door het project A27/ A12 Ring Utrecht de beschikking over aanzienlijk minder grond. Dit heeft een grote invloed op de dagelijkse gang van zaken op het bedrijf. Er is namelijk niet alleen minder grond beschikbaar voor weidegang, maar ook voor het afzetten van de op het bedrijf geproduceerde mest, voor de benodigde grasvoorziening en de rechten om vee te houden, aangezien deze meer en meer gekoppeld worden aan de aanwezige hoeveelheid grond rondom het bedrijf. Er kan hiermee geconcludeerd worden dat het project schade oplevert, zowel waarde technisch als in de exploitatie. Doordat er minder grond beschikbaar komt, waarbij ook nog de doelmatigheid van deze grond fors afneemt, wordt de overblijvende grond aanzienlijk minderwaardig.</p> <p>Locatie overstijgende aspecten Naast de aspecten die voor de bedrijfsvoering van direct belang zijn, zijn er door de voorgestelde verbreding van de A27 nog meer aspecten waardoor kwaliteit van de leefomgeving voor de bewoners van de Voordorpsedijk negatief beïnvloed wordt.</p>	
3	<p>Geluid Voor projecten zoals de Ring Utrecht fungeert de Wet Milieubeheer als het wettelijk kader om de geluidssituatie te beoordelen en een afweging te maken of geluidbeperkende maatregelen doelmatig zijn. In het gedetailleerde onderzoek zijn alle geluidgevoelige objecten (woningen en andere in de Wet Milieubeheer benoemde geluidgevoelige objecten) betrokken, die in de toekomstige situatie een geluidbelasting hebben die hoger is dan de wettelijke voorkeurswaarde van 50 dB. Voor deze geluidgevoelige objecten is onderzocht of de wettelijke toetswaarde wordt overschreden in de situatie na uitvoering van het project in het jaar 2036. Voorde in het onderzoek betrokken geluidgevoelige objecten is in een akoestisch rekenmodel voor de verschillende situaties de geluidbelasting bij deze objecten op de maatgevende gevel bepaald. Echter voor zowel de uitgangssituatie, als de situatie in 2036 wordt uitgegaan van berekeningen en aannames. Om een goede vergelijking tussen de huidige situatie en de situatie na realisatie van het project mogelijk te maken wil cliënt dat er een nul-meting wordt uitgevoerd.</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt nader ingegaan op de vraag waarom geluidbelastingen worden berekend en niet worden gemeten.</p>
4	<p>Luchtkwaliteit De beoordeling van luchtkwaliteit valt uiteen in de beoordeling van (ultra) fijnstof (PM 2,5 en PM 10) en van stikstofdioxide (NO2). Voor de beoordeling van de luchtkwaliteit kan gekeken worden naar het overschrijden van grensnormen en er kan gekeken worden naar de verandering van luchtkwaliteit. Daarnaast kan er gekeken worden naar de beoordeling van de luchtkwaliteit voor het gehele Ontwerp Tracé of er kan gekeken worden naar de verschillende locaties in het Ontwerp Tracé. Voor deze zienswijze hebben wij gekeken naar de verandering van de luchtkwaliteit voor de Voordorpsedijk. Voor een beschrijving van de luchtkwaliteit in het OTB-ontwerp is gebruik gemaakt van de rekenresultaten van de modelberekeningen voor het toetsjaar 2030.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>In de emissiefactoren voor fijnstof is de bijdrage van slijtage van banden en remmen meegenomen. Deze bron is derhalve in de berekeningen meegenomen.</p>

	<p>Het MER deelrapport luchtkwaliteit beschrijft de luchtkwaliteit in de omgeving van het project Ring Utrecht in de huidige situatie, autonome ontwikkeling en het OTB-ontwerp.</p> <p>De Voordorpsedijk valt onder deelgebied 1.</p> <p>Figuur 5.33</p> <p>Uit deze tabel lijkt het OTB-ontwerp een kleine verbetering te zijn ten opzichte van de berekende autonome ontwikkeling. Dit is echter in tegenspraak met de verschillende conclusies die wij verder in het rapport gevonden hebben.</p> <p>Deelgebied 1</p> <p>In deelgebied 1 nemen de emissies van NOx in het OTB-ontwerp toe met 4,6%. Voor PMio is de toename 4,4% en voor PM2,5 is de toename 4,7%. De totale emissies nemen toe vanwege een toename in de totale verkeersintensiteit. De groei van de emissies is het grootst voor personenauto's.</p> <p>Deelgebied 1 Voor NO2, PM10 en PM2.5 treedt voor een klein aantal gevoelige bestemmingen in het OTB-ontwerp een verslechtering op in de luchtkwaliteit. Voor deze gevoelige bestemmingen treedt voor NO2 en PM10 een toename in de middelste klassen op. Voor PM2,5 is er een verschuiving naar de hoogste concentratieklassen.</p> <p>Deelgebied 1</p> <p>In deelgebied 1 neemt voor stikstofdioxide en PM10 het oppervlak in de middelste klassen toe. Voor PM2,5 is er een kleine verschuiving naar de hoogste klassen. De veranderingen treden vooral op direct langs de A27 en ontstaan door een toename van de verkeersintensiteiten en wijzigingen in de ligging van de weg ten gevolge van het OTB ontwerp. Gezien bovenstaande kunnen wij niet de conclusie trekken dat de aanleg van dit tracé een verbetering is voor de luchtkwaliteit ten opzichte van de autonome ontwikkeling.</p> <p>Overige stoffen</p> <p>Ten aanzien van de overige stoffen waarvoor in de Wet Milieubeheer grenswaarden zijn opgenomen, zoals Zwaveldioxide, koolmonoxide, benzeen, lood, ozon, arseen, cadmium, nikkel, benzo(a)pyreen en stikstofoxiden zijn de laatste jaren nergens in Nederland normoverschrijdingen opgetreden en vertonen de concentraties een dalende trend (CBS, PBL, Wageningen UR, 2013/2014). Dit beeld wordt bevestigd door metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit van het RIVM (Mooibroek et al., 2013). Daarmee is het redelijkerwijs niet aannemelijk dat ten gevolge van dit project de grenswaarden voor andere stoffen dan stikstofdioxide en fijn stof overschreden worden. Deze stoffen zijn derhalve niet onderzocht.</p> <p>Echter promotie onderzoek uit 2013 geeft aan dat ook de slijtage van autobanden en remmen fijnstof veroorzaakt en schadelijk is voor de gezondheid. Hier zou aanvullend onderzoek naar gedaan moeten worden.</p>	
ZWE-00219	<p>1</p> <p>A. Is het woon en leefmilieu, en daarmee het voortbestaan van onze woongroep, voldoende gewaarborgd tijdens de bouwtijd van 8-10 jaar</p> <p>Hierbij gaat het met name om stof, licht en geluid. Wij hebben er begrip voor dat de MER rapportage niet voorziet in het analyseren van alle effecten met betrekking tot de te volgen, mogelijke, uitvoering methodieken. Ook vertrouwen wij erop dat de wettelijke regelgeving zal worden gerespecteerd.</p> <p>Wij willen desondanks het volgende aantekenen:</p> <p>Aangaande het stof gaan wij er van uit dat stoffige ondergronden afgedekt of besproeid worden. Rust is voor onze cliënten van groot belang, derhalve verzoeken wij om uitvoeringsmethodieken te kiezen die de effecten met betrekking tot licht en geluid zo min mogelijk beïnvloeden. Ook trillingsarme uitvoeringsmethodieken zijn zeer van belang. Gebruik van bijvoorbeeld geluidsarme aggregaten en pompen is erg belangrijk. Voor ons is het niet duidelijk of ook achter onze locatie een "werkterrein" is gepland, dit lijkt ons een onwenselijke situatie.</p> <p>Met betrekking tot het dek van de overkapping spreken wij ons uit voor de variant in de uitvoeringssystemen waarbij het dek elders geprefabriceerd wordt en in prefab bouwelementen wordt aangevoerd. De sleutelwoorden in deze zijn "overleg" en "informatie."</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken.</p> <p>Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen.</p> <p>Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijzigingen. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p>

		Het is zeer van belang dat wij effecten op het woon en leefmilieu tijdig en zo volledig mogelijk met onze cliënten en hun bewindvoerders kunnen bespreken. Immers zonder cliënten heeft de woongroep geen bestaansrecht meer. Bovendien zal de financiële schade voor de woongroep en de juridisch eigenaar van het onroerend goed groot zijn.	Wat betreft de wijze van uitvoering van het dak, deze is ter keuze van de aannemer, waarbij Rijkswaterstaat in het contract de nadruk legt op het beperken van de hinder.
	2	B. Zijn de werkzaamheden belastend voor onze gebouwen? De gebouwen op ons terrein zijn niet allemaal onderheid, derhalve zijn deze in meer en mindere mate gevoelig voor wat betreft trillingen, een reden te meer om te kiezen voor trillingsarme uitvoeringssystemen om gevolgschades te voorkomen. Verder willen wij bij u onder de aandacht brengen dat een verlaging van de grondwaterstand eveneens tot schade kan leiden. Wij verzoeken u om tijdens de werkzaamheden aan de waterdichte bak, welke achter onze locatie is gesitueerd, hier terdege rekening mee te houden. Een van de methodieken is namelijk om de waterdruk op de bestaande folie te verminderen door het wegzuigen van water.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
	3	C. Heeft de uitbreiding een schadelijke invloed op wonen en werken na het gereedkomen van het project? Wij zijn van mening dat de Mer rapportage de effecten op ons woon en leefmilieu, na gereedkomen van het project, in onvoldoende mate belicht. Onze locatie is recht achter de overkapping gesitueerd en in de rapportage is te zien dat aan de uiteinden van de overkapping de emissies van NO2 en fijnstof erg hoog zijn. Wanneer, hoe vaak en hoe lang wij te maken krijgen met deze verhoogde concentraties is niet uit de rapportage af te leiden, dit wordt uiteraard bepaald wordt door weersinvloeden. Derhalve is het beter om ter plaatse van de overkapping een mechanisch ventilatie systeem toe te passen waarmee de lucht gefilterd wordt geretourneerd. Wij vertrouwen er op dat wij beter geïnformeerd worden aangaande deze problematiek.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit. In de milieu-effectrapportage zijn de effecten op het woon- en leefmilieu in voldoende detail beschreven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgang van de overkapping. Het betreft jaargemiddelde concentraties. Het is daarom niet aan te geven hoeveel dagen per jaar welke concentratie zal optreden. De concentraties voldoen ook in de zone met verhoogde concentraties nog ruimschoots aan de normen. Een mechanisch ventilatiesysteem is op basis hiervan niet noodzakelijk. De kosten wegen niet op tegen de meerwaarde. Het project is opgenomen in het landelijk luchtprogramma Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Elk jaar vindt een monitoring van het NSL plaats. In de NSL monitoring worden de concentraties fijn stof en stikstofdioxide voor verschillende jaren in kaart gebracht op basis van modelberekeningen en metingen. De NSL monitoring is openbaar en te vinden op www.nsl-monitoring.nl . In de NSL monitoringstool zijn ook de toetspunten, de locaties vanaf de weg waar aan de luchtnormen moet worden voldaan, te zien. Zo wordt u elk jaar via de site geïnformeerd over de concentraties ter hoogte van de uiteinden van de overkapping.
ZWE-00221	4	De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hoge Kampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen ipv. toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting daar. Een redelijke milieukwaliteit moet in deze veelgebruikte recreatieve zones gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net onvoldoende woningen staan die dit wettelijk afdwingen. Het nemen van dit soort geluidmaatregelen mag niet afhankelijk zijn van al of niet voldoende geld in een potje omdat ze bovenwettelijk zijn; dit hoort gewoon deel uit te maken van het project. Anders riekt dit maar minachting voor het belang van een goede leefomgeving in wandel-, fiets-, vaar- en recreatief gebied in een stedelijke omgeving waar de goede leefruimte toch al zo schaars is.	De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hoge Kampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen. In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen. Dit kan worden bereikt door het scherm met absorberend materiaal te bekleden of het scherm vanuit de weg gezien achterover te laten hellen.
	8	Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.

	12	De geluidsschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te geven. De geluidsschermen moeten overall minstens 4 m hoogte hebben om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door de herrie flink te verlagen. Verder moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100 procent geluidsabsorberende tegels.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 1.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.
	16	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.
ZWE-00222	2	Meer verkeer is ook een zorg voor de gezondheid. Sinds ik in Utrecht woon, zijn mijn longen er slechter aan toe. Dat gaat alleen maar erger worden met meer verkeer. Dat mag niet. Geen enkele overheid heeft m.i. het recht willens en wetens de gezondheid van haar inwoners op het spel te zetten voor hogere economische groei. Ook een beetje economische groei is prima. De A27 is daar niet voor nodig	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.
	5	Om de uitkomsten van de luchtberekeningen in het MER goed te kunnen beoordelen zou ik graag willen weten hoe de toekomstige emissies zijn berekend. Het gaat dan met name over de samenstelling van het wagenpark en bijbehorende emissiefactoren per voertuigklasse. In de Bijlage 3 van het Deelrapport luchtkwaliteit 'invoergegevens modelberekeningen' staan dergelijke essentiële data niet vermeld. Het MER schiet tekort in transparantie.	In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&M bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Tabellen_grafieken/Milieu_Leefomgeving/Emissiefactoren . De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer. Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.
	7	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan EHS-compensatie (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van EHS zal plaatsvinden. In het tracébesluit is aangegeven hoeveel oppervlakte EHS hier gecompenseerd zal worden.
	14	De landschapswal is nu een belangrijk geluidsslek Amelisweerd in. Herstel is onvoldoende. De landschapswal plus de aansluitende schermen moeten overall minimaal 4 m boven wegdek hoog zijn. Wellicht dat de geluidbelasting in Amelisweerd bij wind uit NW-richtingen dan niet toeneemt ondanks de verkeerstoename en ter hoogte van het ergste lek iets afneemt (bij de overgang van wal naar scherm langs de bak).	De landschapswal bij Amelisweerd zoals die in het ontwerp-tracébesluit is opgenomen is in het tracébesluit vervangen door een landschapsscherm, zie ook de Nota van Wijzigingen. De geluidbeperkende werking van dit scherm is nu ook doorgerekend; daaruit blijkt dat de toekomstige geluidbelasting in Amelisweerd iets lager is dan de geluidbelasting die nu is toegestaan op basis van het geldende geluidproductieplafond. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 Geluid (2.5.8 geluid - Amelisweerd) een kaart opgenomen met daarop de ligging van de geluidcontouren. Hierin is deze verbetering te zien.
	15	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).

		EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.
ZWE-00223	1	<p>De vereniging Bewoners Belangen Copijnlaan e.o. behartigt de belangen van de bewoners aan en rondom de Copijnlaan te Groenekan. Namens de vereniging dien ik hierbij onze zienswijze in. Ik ga er vanuit dat alle onderdelen van deze zienswijze zorgvuldig worden behandeld en afgewogen, mede omdat</p> <p>Ik als inwoner van Groenekan sterk word geconfronteerd met het verbreden van de snelweg A27/Ring Utrecht met alle daarbij horende invloeden. Een snelweg die dwars door Groenekan loopt.</p> <p>Ik te maken heb met een door de Overheid veroorzaakt langdurige proces (in tweeën knippen van projecten en elkaar opvolgende wetgeving)</p> <p>Ik hierdoor jaren in onzekerheid leef over welke maatregelen er daadwerkelijk genomen worden en wanneer. En ook geconfronteerd word met een dubbel aantal jaren van uitvoering.</p> <p>Ik en met mij meer inwoners: in de aanloop van beide projecten (al 7 jaar) de directe gevolgen ondervinden: moeilijk, zo niet onverkoopbare huizen en stress.</p>	<p>Deze zienswijze is opgebouwd uit verschillende punten, die in het hiernavolgende bij punt 2 tm 13 beantwoord worden.</p> <p>Voor wat betreft het in tweeën knippen van projecten: In de gids van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit is beschreven wanneer en waarom de keuze is gemaakt voor twee verschillende procedures. Dit is ondermeer in de verschillende startnotities uitgelegd. Beide startnotities zijn in 2008 verschenen. In Groenekan is sprake van overlap van de beide projecten Ring Utrecht A27/A12 en A27/A1 waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer zal zijn dan als er slechts een project was onderzocht. Voor het project A27/A1 is het tracébesluit genomen en onherroepelijk geworden. Daarmee is duidelijkheid gekomen over de te nemen maatregelen.</p> <p>Op dit moment wordt voorzien dat er aan dit gedeelte van de A27 tweemaal gebouwd zal gaan worden, dit brengt zoals inspreker aangeeft tweemaal bouwhinder met zich mee. Met de aannemers van de projecten zal na het tracébesluit in overleg getreden worden om te zien of er een efficiëntieslag gemaakt kan worden zodat de dubbele bouwhinder zoveel mogelijk wordt beperkt.</p> <p>Zie voor beantwoording van het punt over de onverkoopbare huizen het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 bouwschade en nadeelcompensatie</p>
	4	<p>3. geluidwerende voorzieningen</p> <p>Ik ben van mening dat optimale geluidwerende voorzieningen essentieel zijn voor onze leefomgeving. Het is dan ook logisch dat er op een groot aantal lekken langs het tracé geluidwerende voorzieningen worden getroffen in de vorm van geluidschermen. Waarbij ik opmerk: Wanneer er een knip wordt gelegd tussen deeltrajecten dient dit niet ten koste te gaan van de inwoners van het dorp Groenekan. Met name wanneer er eveneens sprake is van tussentijds wijzigende juridische kaders.. Zoals het er nu uitziet lijkt het erop dat binnen de nieuwe wetgeving dezelfde uitkomst voor de leefomgeving wordt bereikt, echter, effectiviteit en ervaringen en wensen van bewoners dienen voorop te staan:</p> <p>In het u bekende geluidsrapport zijn voor twee locaties aanbevelingen gedaan om te komen tot effectievere geluidswerende maatregelen. Hiermee dient cumulatie van diverse geluidsbronnen te worden beperkt. Deze locaties betreffen de kern Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan.</p> <p>3.a.Nieuwe Wetering : het op een andere wijze inzetten van geluidsmaatregelen is hier mogelijk effectiever. Overleg hierover dient gevoerd te worden met bewoners en de gemeente de Bilt</p>	<p>Er is nader onderzoek verricht naar de mogelijkheden om de maatregelen uit het ontwerp-tracébesluit anders in te zetten bij Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg, om op die manier de cumulatieve geluidbelasting te verlagen. Naar aanleiding van dit onderzoek zijn geen wijzigingen tussen ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit in de plaatsing van de schermen opgenomen.</p> <p>Voor de locatie bij de Koningin Wilhelminaweg is gekeken of het effectiever was om een scherm langs de spoorlijn neer te zetten; op deze locatie is ProRail echter bezig met een onderzoek naar afscherming van diezelfde spoorlijn in het kader van de sanering. Dit saneringsonderzoek is niet gereed voor het tracébesluit van de Ring gepubliceerd wordt.</p> <p>Voor de locatie Nieuwe Wetering is gebleken dat een verplaatsing van (een deel van) het wettelijke scherm niet leidt tot een verbetering van de geluidssituatie voor alle woningen daar. Een aanvullend scherm langs de N234 wordt beschouwd in het kader van het bovenwettelijk maatregelpakket. De bovenwettelijke maatregelen maken geen deel uit van het tracébesluit. Er wordt voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen.</p> <p>Voor de kern Groenekan, langs het wegvak Utrecht-Noord - Bilthoven, volgt het project Ring Utrecht op het al afgeronde tracébesluit A27/A1. In het tracébesluit voor de Ring Utrecht is daarom de situatie conform dat tracébesluit als uitgangspunt gekozen voor het onderzoek voor het project Ring Utrecht.</p> <p>Uit een onderzoek dat begin 2015 is uitgevoerd, is gebleken dat deze werkwijze geen nadelige invloed heeft op de omvang van de maatregelen. Dit onderzoek is door de gemeente De Bilt en de Omgevingsdienst Regio Utrecht beoordeeld en de conclusies zijn door hun onderschreven.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p>

		<p>In Groenekan is sprake van overlap van twee projecten: Ring Utrecht en A27/A1, waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer is dan als er slechts een project zou zijn geweest. Dit geldt voor het gedeelte tussen aansluiting Utrecht-Noord en aansluiting Bilthoven. Voor het project A27/A1 is het tracébesluit genomen en onherroepelijk geworden. Daarmee zijn de te nemen maatregelen voor dit project inzichtelijk. Het tracébesluit van het project Ring Utrecht voorziet in het ombouwen van de spitsstrook in noordelijke richting naar een volwaardige vierde rijstrook. Bovendien worden er geluidsmaatregelen getroffen onder andere in de vorm van ophoging van het scherm van de A27/A1 aan de westzijde van de snelweg.</p> <p>Op dit moment wordt voorzien dat er aan dit gedeelte van de A27 tweemaal gebouwd zal gaan worden. Dit brengt zoals u aangeeft tweemaal bouw hinder met zich mee. Met de aannemer van het project A27/A1 wordt momenteel overlegd om te zien of er een efficiëntieslag gemaakt kan worden, zodat de dubbele bouw hinder zoveel mogelijk beperkt wordt.</p>
5	<p>4. Reflectieonderzoek en samenwerking met Pro Rail</p> <p>Zoals bij u bekend, is ten tijde van het TB A27/A1 door de bewoner van Koningin Wilhelminaweg 329 bezwaar gemaakt tegen de reflectie van de achterzijde van het geluidsscherm door het spoor. Met name de hoogste twee meter dragen in grote mate bij aan deze reflectie, welke nu nog verder zou worden versterkt door het plaatsen van een aanvullende meter.</p> <p>4.a. Koningin Wilhelminaweg: Ik wens een Reflectieonderzoek, zoals door de Raad van State voorgeschreven bij het TB A27/A1,</p> <p>Reflectieonderzoek ontbreekt op dit moment. Hierdoor kunnen maatregelen op dit moment nog niet worden gewogen op hun effectiviteit. Tegelijkertijd zorgt het spoorweglawaai, met name 's nachts voor overlast. Dit stuk spoor staat opgenomen in het Meerjaren Programma Geluidssanering voor mogelijke maatregelen langs het spoor. De omgevingskwaliteit en leefbaarheid zullen toenemen door het integreren van de diverse geluidsopgaven.</p> <p>4.b. Ik verzoek u om in breed verband met de gemeente de Bilt, de Provincie en uw Staatssecretaris, als verantwoordelijke voor ProRail en Milieu t.a.v. de Koningin Wilhelminaweg (met speciale aandacht voor de verzorgingsplaats) samen te werken op het integreren van diverse geluidsopgaven</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg.</p> <p>Bij het ontwerp-tracébesluit is bij het Deelrapport geluid - Specifiek in bijlage 12 een notitie opgenomen van TNO waarin geconcludeerd is dat de effecten van de reflecties van spoorweggeluid beperkt zijn en geen aanleiding geven voor aanvullende maatregelen.</p>
7	<p>6. Luchtkwaliteit</p> <p>Een slechte luchtkwaliteit is slecht voor de gezondheid en in het bijzonder voor kinderen die binnen 100 meter van de snelweg wonen en onderwijs krijgen. Op dit moment liggen 2 scholen in deze straal in Groenekan. Uit internationaal onderzoek blijkt dat kinderen die binnen 100 meter van een snelweg wonen of naar school gaan tot 10% minder longcapaciteit ontwikkelen en meer luchtwegklachten hebben. Binnen de woonkern Groenekan liggen onze woningen en scholen binnen die 100 meter en ik wens daarom dat er extra maatregelen worden getroffen. De gezondheidsraad heeft immers ook geadviseerd dat geen gevoelige bestemmingen binnen 300 meter van drukke wegen moeten worden gerealiseerd.</p> <p>6.a. Ik maak bezwaar tegen slechte luchtkwaliteit door de verbreding van de A27. Als inwoner wil ik weten aan welke concentraties ik word blootgesteld. Er dient meer onderzoek gedaan te worden naar regionale concentraties met effectieve rekenmodellen voor luchtkwaliteit. Ik mis de cumulatieve effecten ten opzichte van het TB A27/A1. Ik verzoek u deze effecten inzichtelijk te maken.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>In heel Groenekan, dus ook op de locatie van de scholen is het effect van het project zeer beperkt; de jaargemiddelde concentraties NO2 en fijn stof blijven vrijwel gelijk. specifieke maatregelen vanuit het project zijn daarom niet noodzakelijk.</p> <p>De voor het project Ring Utrecht uitgevoerde berekeningen zijn inclusief het effect van de A27/A1 omdat deze deel uitmaken van de vastgestelde autonome ontwikkeling. De effecten van het project A27/A1 maken deel uit van deze autonome ontwikkeling.</p>
8	<p>7. Snelheid Op diverse snelwegen in het land is in de afgelopen jaren de snelheid verhoogd tot 130 km/h. Deze ontwikkeling vind ik ten aanzien van de A27 absoluut onwenselijk en niet passend binnen de omgeving. Ik ga er dan ook vanuit dat u, in tegenstelling tot de A1, niet het snelheidsregime aanpast na het onherroepelijk worden van het TB.</p> <p>7.a. Ik wens dat er max. 100 km wordt gereden op de A27/Ring door en langs Groenekan.</p>	<p>De snelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in het tracébesluit. Dit betreft een maximumsnelheid van 100 km/uur op de A27, behalve 120 km/uur op het gedeelte boven Utrecht noord. Op de A12 geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur op de hoofdbaan en 80 km/uur op de parallelbaan. Op het moment van publicatie van het tracébesluit zijn er geen plannen daarna de snelheid te veranderen. Echter, het kan niet dat in het tracébesluit bepalingen opgenomen worden die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op veranderde inzichten in te gaan. Wel zal, mocht een verandering later in overweging genomen worden, de daartoe bestemde wettelijke procedure doorlopen worden met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p>

9	<p>8. De 15 miljoen bovenwettelijke maatregelen: 8.a. Ik wens die in te zetten voor geluidwerende voorzieningen. Daarnaast verzoek ik u om de geluidproductieplafonds te verlagen overeenkomstig de daartoe te treffen bovenwettelijke maatregelen.</p>	<p>Het uitgangspunt voor het bovenwettelijk pakket is het samenstellen van een effectief geluidpakket. Hiervoor is gekozen op basis van een bewonersconsultatie die heeft plaatsgevonden in 2013, waar de voorkeur is uitgesproken om het budget voor bovenwettelijke maatregelen hoofdzakelijk aan geluidmaatregelen te besteden. Als het tracébesluit onherroepelijk is, zal het positieve effect van het bovenwettelijk maatregelapakket planologisch worden verankerd door de geluidproductieplafonds te verlagen middels een ambtshalve wijziging. Op www.provincie-utrecht.nl/bwringutrecht vindt u informatie over het definitieve bovenwettelijke maatregelenpakket.</p>	
10	<p>9. Boscompensatie en bouwplaatsen Eind januari heeft onze gemeenteraad de Gebiedsvisie De Bilt Zuid vastgesteld, waarvan u eveneens melding maakt in de notitie "Proces van probleemverkenning naar Ontwerp-Tracébesluit". In de Gebiedsvisie is de nadruk gelegd op het open en kleinschalige landschap tussen De Bilt en de Uithof. Het gebied rond de Bunnikseweg en Universiteitsweg wordt gekenmerkt door halfopen tot open landschap, dat overwegend in gebruik is als grasland, aangevuld met verspreid gelegen agrarische bebouwing. De voorgestelde schaal aan boscompensatie aan de westzijde van de aansluiting Uithof/De Bilt (locatie 47 / maatregel 2NL5) vinden wij niet passend binnen deze karaktervolle omgeving. Eveneens stuit het voorstel op veel weerstand vanuit de omgeving. Ik ben dan ook van mening dat invulling van de compensatieopgave ingevuld dient te worden door vooral in te zetten op afscherming van de snelweg. Eveneens vraag ik aandacht voor de hinder van het bouwterrein op deze locatie. Niet alleen kan dit grote hinder opleveren voor de omwonenden, maar eveneens zorgen voor een aanzienlijke verstoring van de ecologie in het gebied. Ik ben dan ook van mening dat de omvang van het werkterrein beperkt dient te blijven binnen het gebied tussen de snelweg en de nieuwe aansluiting richting Breda. Eveneens dient de ecologische impact vooraf geminimaliseerd te zijn door de aanleg van de benodigde compensatie ten behoeve van de verbinding. Over de plaats van de van Boscompensatie en de afvoer van het water rond Groenekan is met bewoners geen overleg gevoerd. Dit wordt wel gewenst. 9.a. Ik wens dat u overleg voert met bewoners en de gemeente de Bilt over de Boscompensatie, het afvoeren van water en de bouwplaatsen</p> <p>Van ervaring leren Daarnaast hoop ik, met de gemeente de Bilt dat u de ervaringen wilt delen van reeds uitgevoerde projecten. Het knooppunt De Hogt (Ring Eindhoven, A2-A67) biedt waardevolle aanknopingspunten over de wijze waarop infrastructuur en landschap met elkaar verenigd kunnen worden. Door diverse gebiedspartijen uit de omgeving van De Bilt is op basis van deze ervaring het initiatief "Liniepark Rijnsweerd" opgezet. Ik benadruk deze lessen te benutten en het initiatief verder te betrekken bij de uitwerking van het Landschapsplan en het Esthetisch Programma van Eisen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.2 Liniepark)</p> <p>Tijdens en voorafgaand aan de realisatiefase worden betrokken bewoners door Rijkswaterstaat en (uiteindelijk ook) de aannemer geïnformeerd over de werkzaamheden, de bouwfasing en de gevolgen voor hun woonomgeving. Via de projectwebsite, nieuwsbrieven, en berichten in (lokale) media zal met regelmaat informatie over de voortgang van de bouw worden aangeboden. Ook worden mogelijk informatiebijeenkomsten op locatie georganiseerd, waarbij zorgen of specifieke wensen door bewoners en nadere belanghebbenden kunnen worden geuit. Waar mogelijk zal daarop worden ingespeeld. Betrokkenen kunnen daarnaast met vragen gebruik maken van de 0800-8002 informatielijn.</p> <p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken.</p> <p>Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen.</p> <p>Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijzigingen. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>De boscompensatie wordt in eerste instantie zoveel mogelijk gezocht binnen het plangebied zelf. In het landschapsplan is gekeken waar dat mogelijk is. Er kunnen ook overwegingen zijn om boscompensatie op een bepaalde plek juist niet te willen zoals overwegingen vanuit cultuurhistorie of de beleving van een open landschap. Mede naar aanleiding van uw zienswijze is de inpassing van de EHS-compensatie in dit deelgebied aangepast in afstemming met belanghebbenden. De nu voorziene inrichting is beschreven in de Nota van Wijziging en het tracébesluit. De omvang van het beoogde werkterrein is sterk beperkt. Zie ook de nadere toelichting hieronder. De uitwerking van het Liniepark is geen onderdeel van het Esthetisch Programma van Eisen. Zie ook de nadere toelichting hieronder.</p>	
ZWE-00224	6	<p>de kaarten van het Landschapsplan, om daarin meer onderscheid aan te brengen tussen de soorten natuur die ter compensatie gerealiseerd worden.</p>	<p>De gebieden die ingezet worden voor compensatie van de ecologische hoofdstructuur vallen grotendeels buiten de kaarten van het landschapsplan. Deze gebieden zijn beschreven in het Mitigatie- en compensatieplan. In de Nota van Wijziging is aanvullende en geactualiseerde informatie over de compensatiegebieden opgenomen.</p>
	7	<p>de effecten op het openbaar vervoer, inclusief de tram. Samen met u willen wij werken aan een zo veel mogelijk ongehinderde exploitatie tijdens de realisatiefase. Vertraging zorgt voor een toename van de exploitatiekosten en verminderde (OV) bereikbaarheid. Overlast en extra kosten zijn vaak te beperken door goed vroegtijdig af te stemmen. Indien er sprake is van extra OV-exploitatiekosten op reguliere lijnen of inzet van tijdelijk pendelvervoer, willen we hier vooraf met u het gesprek voeren over de financiering.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p> <p>De gevolgen voor openbaar vervoer tijdens de realisatiefase zullen beschouwd worden in het Minder Hinder plan.</p>

		de regionale fletsverbindingen die onderdeel zijn van de werkzaamheden. Ons streven is om deze verbindingen zo veel mogelijk open te houden tijdens de realisatiefase.	
	10	Dragen het College van Gedeputeerde Staten op om: De verkeerskundige en economische onderbouwing van het OTB van 14 maart 2016 te toetsen aan de meest actuele onderzoeksresultaten en groeiscenario's, zoals in de hierboven genoemde publicaties van het CPB en PBL en dat de uitkomsten van deze toetsing worden meegenomen in het definitieve tracé-besluit (zowel qua inhoud als qua fasering van het project), waarbij we er van uitgaan dat dit vanzelfsprekend door de Minister is of anders zal worden gedaan,	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (2.2.1 verkeersprognoses en 2.2.2 gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (advies centraal planbureau).</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerptracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht begin 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast.</p>
	12	De economische effecten voor de regio van de risico's in relatie tot het waterkerende vlies ten tijde van de uitvoering nadrukkelijk mee te nemen in de besluitvorming,	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>Wat betreft de economische effecten, mocht er ondanks de beheersmaatregelen onverhoopt toch schade ontstaan aan de folie dan is de verwachting dat het water binnen de foliepolder zal binnensijpelen. Het is niet zo dat er een geiser ontstaat. De A27 komt niet direct onder water te staan, tijdelijk kan het water weggepompt worden. Momenteel wordt onderzocht welke beheersmaatregelen te treffen zijn zodat de omgeving zo min mogelijk wordt beïnvloed. Uiteindelijk zal, mocht onverhoopt de folie toch geraakt worden, de reparatie van de folie hinder veroorzaken, de mate waarin is afhankelijk van de plaats van de lekkage. De economische effecten zullen naar verwachting beperkt blijven.</p>
	14	Met een adequate invulling te komen van de afgesproken natuurcompensatie, waarbij rekening wordt gehouden met de Kwaliteitsgidsen Utrechtse Landschappen en de wensen van de betrokken gemeenten, alvorens het definitieve Tracébesluit vast te stellen;	<p>Compensatie van natuurwaarden vindt plaats binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving. Ecologische hoofdstructuur-compensatie vindt bij voorkeur plaats op gronden die daarvoor in aanmerking komen zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013-2028.</p> <p>Samen met regiopartijen (Provincie Utrecht, gemeenten, natuur beherende organisaties) is gezocht naar geschikte locaties voor de compensatie van EHS. Met deze partijen vindt ook afstemming plaats over de inrichting van de compensatiegebieden. Dankzij deze samenwerking wordt bij de invulling van de natuurcompensatie voldoende rekening gehouden met de Kwaliteitsgidsen Utrechtse Landschappen en met de wensen van betrokken gemeenten.</p>
ZWE-00225	4	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).</p> <p>U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.</p>
	12	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is,</p>

			zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de Kievit geen compensatieplicht.
	16	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.
ZWE-00226	3	Dit project zal de mobiliteit vergroten. Dat geeft meer luchtvervuiling door roet, fijnstof, NOx, slijtage van remmen, banden en wegdek. De gevolgen voor de volksgezondheid zullen navenant zijn. Als de gekozen ontwerpssnelheid vergroot wordt naar 120 km/u zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de luchtvervuiling afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat de luchtkwaliteit in het Utrechtse niet aan de normen voldoet, en al helemaal niet aan de WHO normen. Als de maximum snelheid naar 80 gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de luchtkwaliteit in de regio nog meer verbeteren door afname van de roetuitstoot.	De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.
	4	Door de veranderingen in Amelisweerd vrees ik een grondwaterstandsverandering. Bij het lekken van het vlies danwel door mogelijke plaatsing van bentoniet diepwanden zal de grondwaterstand en -stroming veranderen. Zowel vernatting als verdroging zal de oorzaak zijn van sterfte van de oude bomen. Dat is onacceptabel. U mag dit risico niet nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en de folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van de verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.
ZWE-00227	6	De voortplanting van vogels wordt verstoord als zij in het broedseizoen worden blootgesteld aan meer geluid dan 42 dB. Heeft u bij de vaststelling van de hoogte van de geluidsschermen rekening gehouden met het feit dat vele bosvogels hoger broeden dan de standaardrekenhoogte van 4m? Zijn de berekeningen voor de hoogte van de geluidsschermen adequaat?	De hoogte van de geluidsschermen is gebaseerd op de geluidbelasting voor mensen, niet voor broedende vogels. De rekenhoogte van 4 meter wordt gehanteerd om een gemiddeld beeld van de effecten op broedvogels te bepalen. Een aantal vogels broedt hoger, anderen lager. Uit de uitgevoerde geluidberekeningen blijkt dat de oppervlakte aan geluidverstoord gebied niet toeneemt ten gevolge van de Ring Utrecht (zie ook paragraaf 5.5.4 in deelrapport Natuur). Voor bosvogels en andere vogels die in deels gesloten vegetatie broeden geldt een drempelwaarde van 42 dB(A). Boven deze drempelwaarde kan verstoring optreden van de vocale communicatie en neemt de dichtheid aan broedvogels af. Toename aan verkeer over de Ring Utrecht leidt in principe tot een toename aan geluidproductie, maar er worden ook veel geluid reducerende maatregelen getroffen. Voor Amelisweerd is hierbij de overkapping van de bak het meest relevant. Per saldo blijft de oppervlakte EHS met een geluidbelasting boven de 42 dB(A) bij Amelisweerd vrijwel gelijk in het tracébesluit-ontwerp in vergelijking tot de referentiesituatie.
ZWE-00228	5	Door de verbreding van de A27 zal de mobiliteit toenemen. Dat geeft meer luchtvervuiling door roet, fijnstof, NOx, slijtage van remmen, banden en asfalt. De gevolgen voor de volksgezondheid zullen navenant zijn. Als de gekozen ontwerpssnelheid vergroot wordt naar 120 km per uur zal dit nog erger worden. Door te gaan voor een maximum snelheid van 80 zal de luchtvervuiling afnemen. Dit is erg belangrijk omdat de luchtkwaliteit in het Utrechtse nog steeds	De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde

		niet aan de normen voldoet, en al helemaal niet aan De WHO normen. Als de maximum snelheid naar 80 km/u gaat is verbreding niet meer nodig. Dan zal de luchtkwaliteit in het Utrechtse mogelijk voldoende verbeteren doordat er minder roet en dergelijke uitgestoten wordt.	wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.
	11	De geluidschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg echt te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te geven. De geluidsschermen moeten overal minimaal 4 m hoog zijn om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door het lawaai flink te verlagen. Ook moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door ze te voorzien van 100% geluidabsorberende tegels. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. U moet gezondheidsschade door geluidsoverlast zoveel mogelijk voorkomen. Het volstaat hoegenaamd niet om aan de toch al slappe regeltjes te voldoen. Meer ambitie is nodig.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 1.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.
	14	Door de veranderingen in Amelisseweerd vrees ik een verandering in de grondwaterstand. Bij het lekken van het vlies danwel door mogelijke plaatsing van bentoniet wanden zal de grondwaterstand en -stroming veranderen. Zowel vernatting als verdroging kan leiden tot sterfte van oude bomen. Dat is onacceptabel. U mag dit risico niet nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd). Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en de folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van de verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.
ZWE-00230	3	De verbreding van de op- en afritten aan de westkant van de A27 mag niet ten koste gaan van het Park Voorveldse Polder en het sportcomplex van Hercules. De overlast in het Park en met name in de kinderzwem- en speelplaats de Zeven Gootjes is nu al groot. Ik heb de laatste jaren begrepen dat de weg niet dichterbij zou komen en nu blijkt dat het verkeer van de op- en afritten tóch dichterbij komt terwijl maar lage schermen worden toegepast. De geluidsschermen langs de op- en afritten moeten overal minimaal 4 m hoog worden en langs de hoofdrijbaan minimaal 6 m boven het wegdek. Een redelijke milieukwaliteit in het Park en op de zuidelijke helft van het sportcomplex moet gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net geen woningen staan die dit wettelijk afdwingen. Bij woningen moeten geluidsschermen transparant worden uitgevoerd en de schermen moeten voorzien zijn van zonnecellen.	De extra rijstrook op de westelijke hoofdrijbaan van de A27 heeft slechts over een relatief beperkte lengte invloed op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder, namelijk alleen ter plaatse van het puntstuk (aansluiting toerit op parallelrijbaan). Daarnaast wordt langs de toerit een vluchtstrook aangelegd die noodzakelijk is vanuit oogpunt van verkeersveiligheid. Deze vluchtstrook heeft impact op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder. Dit effect is niet te vermijden binnen de doelstellingen van het project. Mede naar aanleiding van deze zienswijze is het ruimtebeslag in het recreatiepark aangepast door het verleggen van de geplande waterberging. Hierdoor kunnen meer bomen gehandhaafd blijven. In de Nota van Wijzigingen is dit toegelicht. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen). Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat met het maatregelenpakket zoals dat is opgenomen in het tracébesluit in Voordorp en de wijken daarachter kan worden voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer. In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt nader ingegaan op de vragen en opmerkingen die in de zienswijzen zijn gesteld ten aanzien van de geluidssituatie in en rondom Voordorp.
	5	Door de veranderingen in Amelisseweerd vrees ik een grondwaterstandsverandering. Bij het lekken van het vlies of door mogelijke plaatsing van bentoniet diepwanden zal de grondwaterstand	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).

		veranderen. Zowel vernatting als verdroging zal de oorzaak zijn van sterfte van eeuwenoude bomen. Dat is onacceptabel. U mag dit risico niet nemen.	Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en de folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van de verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.
	10	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.	Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermde Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit. Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl .
ZWE-00232	4	De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.
ZWE-00233	1	ik ben tegen de verbreding van de A27 omdat dit meer luchtvervuiling veroorzaakt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit. Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast.
ZWE-00235	2	Volgens het deelrapport lucht bevat het rekenmodel zoveel mogelijk emissies van praktijktesten. Een medewerker van RWS vertelde ons op de informatieavond van 17 mei dat er nog veel factoren van TNO-rollenbanktesten werden gebruikt in het luchtmodel, onder andere in de basismonitoringgegevens van de Emissieregistratie. Zijn dit volgens de Minister ook praktijktesten?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.
	3	Volgens het deelrapport lucht bevat het rekenmodel zoveel mogelijk emissies van praktijktesten. Een medewerker van RWS vertelde ons op de informatieavond van 17 mei dat er nog veel factoren van TNO-rollenbanktesten werden gebruikt in het luchtmodel, onder andere in de basismonitoringgegevens van de Emissieregistratie. Zijn dit volgens de Minister ook praktijktesten?	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO

			geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.
	7	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.
	12	Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
	13	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.
ZWE-00236	8	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.
ZWE-00237	1	Samen met mijn gezin woon ik op minder dan 200 meter van de plek, waar straks de bouwwerkzaamheden zullen losbarsten en waar de verbreding over 8 jaar een feit zal zijn. Alle onderzoeken van onafhankelijke instituten tonen keer op keer aan dat meer asfalt leidt tot meer auto's. En meer auto's leiden tot meer fijnstof, meer luchtverontreiniging en dus grotere risico's voor de gezondheid van mijn gezin en alle omwonenden uit Lunetten en Hoograven. Hierdoor kan ik niet achter de OTB plannen staan en ik wil verzoeken om de plannen te herzien of te stoppen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).
	2	Mocht het plan toch doorgaan, dan wil ik u verzoeken om in de plannen ook rekening te houden met de overlast die tijdens de bouw zal plaatsvinden. In de huidige plannen wordt namelijk de overlast die tijdens de bouw zal optreden, volledig ter zijde geschoven. En iedereen kan bedenken dat juist tijdens de bouw de overlast heel groot zal zijn. Enerzijds door geluidsoverlast en stank en door het sluipverkeer, omdat de Ring voor een deel wordt geblokkeerd, anderzijds omdat de aannemer volgens dit plan niet verplicht is om tijdens de 8 jaar durende verbouwing (8 jaar!, bedenkt u eens hoe lang dat is!!), extra geluidswerende en en luchtvervuilings beperkende maatregelen te treffen. Op zijn minst moet er in het uiteindelijke besluit geregeld zijn dat de geluidssanering (het plaatsen van schermen e.d.) van Lunetten en Hoograven al aan het begin van het project moet zijn uitgevoerd. Zo niet, dan betekent dit dat wij, samen met vele duizenden	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering). De wens om de geluidsschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidsschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden.

		<p>bewoners, 8 jaar lang in de herrie en de stank zullen zitten, waarbij volledig voorbijgegaan wordt aan ons welzijn en onze gezondheid! Zolang er in dit plan geen extra voorzieningen worden getroffen voor deze overlast is het OTB voor mij echt onacceptabel.</p>	<p>Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p>
ZWE-00238	4	<p>De werkzaamheden rond de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verschuivingen in de grondwaterstromingen met funeste gevolgen voor de bomen aldaar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren. Uw kleinkinderen zullen het altijd kwalijk blijven nemen als u nu hun belang ondergeschikt maakt aan uw eigen materieel gewin.</p>	<p>Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke bereining. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.</p>
	5	<p>Na de afsluiting van de fietstunnel onder het oude station Lunetten in 2014 is ter plaatse een tunneltje onder het spoor aangelegd als ecologische verbinding met de spoorwegdriehoek en Amelisweerd. De geplande aantasting van de noordzijde van Park de Koppel (achter de kantoorgebouwen) zal deze verbinding in gevaar brengen. Dit staat niet vermeld in de MER.</p>	<p>Achter de kantoorgebouwen aan het Zwarte Woud blijft een wal met bomen gehandhaafd. Het beplante gebied wordt doorgezet tot aan de Nieuwe Houtense weg. Daarmee blijft de ecologische verbinding tussen park De Koppel en de oude fietstunnel onder het spoor voldoende in stand.</p>
	6	<p>Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.</p>	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.</p>
	11	<p>Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
ZWE-00239	1	<p>Mevrouw Schultz, hoe komt u op het idee te denken, dat uitbreiding de problemen zal oplossen. Ooit zat ik de bomen van Amelisweerd omdat ik de uitbreiding niet zag zitten endie uitbreiding heeft niet tot een oplossing geleid, nee, u wilt steeds meer asfalt en vergeet de mensen die het groen, dat u wilt opofferen, nodig hebben. Geld stinkt nog steeds duidelijk niet en naar een groene toekomst voor volgende generaties kijkt u niet, nauwelijks maar in ieder geval onvoldoende. Ook</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p>

uitbreiding zal geen oplossing betekenen maar om volgende uitbreidingen vragen. Omzien naar alternatieven zou uw prioriteit moeten zijn.
Ik word ZEER geraakt in mijn belang te streven naar een groene toekomst voor volgende generaties

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

Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de oppervlakte van het landgoed, de aangetaste natuur wordt ruimhartig gecompenseerd.

Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren (zie de toelichting bij het tracébesluit). De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de ecologische hoofdstructuur (EHS), met inbegrip van Amelisweerd, met de grootst mogelijke kwaliteitstoelage gecompenseerd.

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

Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).

Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.

ZWE-00240	5	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren er tegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af	Er is geen sprake van uitstel van de geluidssanering; de geluidssanering voor de A12 is onderdeel van het project ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal. In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.
	10	Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.
	12	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stressfactor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
ZWE-00241	7	Ik maak ernstig bezwaar tegen het kappen van vele bomen in het recreatiepark De Voorveldse Polder. Door een soort domino-effect als gevolg van een extra rijstrook, die weer leidt tot het opschuiven van de afrit en de noodzaak van waterberging ter compensatie is de aanslag bijzonder groot. Nut en noodzaak hiervan is niet aangetoond.	De extra rijstrook op de westelijke hoofdrijbaan van de A27 heeft slechts over een relatief beperkte lengte invloed op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder, namelijk alleen ter plaatse van het puntstuk (aansluiting toerit op parallelrijbaan). Daarnaast wordt langs de toerit een vluchtstrook aangelegd die noodzakelijk is vanuit oogpunt van verkeersveiligheid. Deze vluchtstrook heeft impact op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder. Dit effect is niet te vermijden binnen de doelstellingen van het project. Mede naar aanleiding van deze zienswijze is het ruimtebeslag in het recreatiepark aangepast door het verleggen van de geplande waterberging. Hierdoor kunnen meer bomen gehandhaafd blijven. In de Nota van Wijzigingen is dit toegelicht.
ZWE-00242	5	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het

		<p>economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.</p>	<p>bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
ZWE-00243	1	<p>Onderwerp: Ik ben tegen de verbreding van A12/A27 wegens alle bekende argumenten. Onjuistheden in het ontwerptractébesluit en de andere documenten zijn o.a. de verwachte autoverkeersdrukke, de schade aan natuur en waterhuishouding en de kosten van de ingreep.</p> <p>Onjuistheden: Beter is het slimmer gebruik te maken van bestaande rijstroken, wegen, openbaar vervoer, fietsen, slimmere werktijden en thuis werken.</p> <p>Over het hoofd gezien belang: Belangen van mensen, dieren, bomen, planten worden over het hoofd gezien. Hun leven of gezondheid wordt ernstig bedreigd en financieel zal het zeer veel verlies opleveren.</p> <p>Geraakt in belang: Mijn belang wordt geschaad omdat het natuurgebied, waar ik vaak kom, wordt geschaad.</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoetslag gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van de ecologische hoofdstructuur (EHS), als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen.</p> <p>Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat, de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het milieu-effectrapport tweede fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigend stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (2.2.1 verkeersprognoses en 2.2.2 gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de</p>

			<p>gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit zoals nu voorligt. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht begin 2015 zijn de meest recente inzichten – ook ten aanzien van de verwachte autoverkeersdrukke – gehanteerd. In een zorgvuldig proces zijn allerlei oplossingsrichtingen verkend en getrechterd. De belangen van de omgeving / de natuur zijn meegewogen in het ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage. De effecten op de waterhuishouding zijn in het deelrapport water in beeld gebracht. Eventuele negatieve effecten op de waterhuishouding worden gecompenseerd waarbij rekening is gehouden met onder andere klimaatverandering.</p>
ZWE-00244	6	In het kader van de Boswet dient in totaal 32,7 hectare bos gecompenseerd te worden. Hiervan wordt iets meer dan 7 hectare teruggeplant binnenn het plangebied van de Ring Utrecht; de rest valt buiten het plangebied. De kwaliteit en kwantiteit van de stedelijke groenstructuur neemt hierdoor af. In de berekening is bovendien geen rekening gehouden met de compensatie van struiken en vlakgroen.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p> <p>Conform de Tracéwet kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van Ecologische Hoofdstructuur (EHS) zal plaatsvinden. In het tracébesluit is exact aangegeven waar en met welke oppervlakte de EHS gecompenseerd zal worden. Zie ook hiervoor de nota van wijziging.</p>
	7	De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.	Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.
	8	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.	<p>Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermde Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit.</p> <p>Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl.</p>
	9	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.

			<p>Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>
ZWE-00245	2	<p>1. De gezondheidsschade die bewoners die langs de snelweg wonen, ook zij die verder weg van de snelweg wonen, oplopen door het continue geluid van de auto's en de luchtvervuiling door fijn stof. De huidige situatie is al zo. Bij verbreding zal de geluidsoverlast en de luchtvervuiling verergeren door de inherente verkeerstoename en de verhoogde maximumsnelheid waarmee gereden zal mogen worden.</p> <p>Er zullen compenserende maatregelen worden genomen zoals de verhoging van de geluidswal. Waardoor het lawaai volgens berekeningen niet toeneemt maar hetzelfde zou moeten blijven. Tijdens de voorlichtingsavond van Rijkswaterstaat heb ik een geluidstest gedaan, 55 dcb – het toegestane maximum, ook toevallig – moet het blijven op de begane grond. Volgens de berekeningen klopt dat. Maar op de 1^e en 2^e verdieping, waar de slaapkamers zijn, is het geluid altijd meer, vooral 's nachts. Er rijden dan minder auto's maar je hoort ze des te beter. Ik slaap al jaren met mijn ramen dicht.</p> <p>En wat te denken van de geluidsoverlast tijdens de bouw, want die geluidsschermen komen natuurlijk wanneer alles klaar is. Toen ik hier kwam wonen in 1993, hebben we driejaar moeten vechten voor beloofde geluidsschermen. Als de verbreding ervoor komt, moeten de geluidsschermen als eerste gebouwd worden, dat is het minste.</p> <p>Op een aantal plaatsen langs Utrecht (bij Rijnsweerd en Lunetten) zullen er 15 rijbanen naast elkaar komen te liggen. Er komen vier verdiepingen voor de auto's.</p> <p>Ten koste van de gezondheid van tienduizenden bewoners van Utrecht kiest dit VVD-PvdA kabinet voor de geringe tijdswinst van automobilisten die met 130 km langs Utrecht stromen.</p> <p>Waarom 130 km, daar is geen enkel rationeel argument voor te geven. Terwijl met een snelheid van 80 km auto's veel minder milieuoverlast geven en beter doorstromen. Ik kan dit niet met mijn verstand bij. Dit is overigens een terzijde.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur).</p> <p>De wens om de geluidsschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidsschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden.</p> <p>De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat met het maatregelenpakket zoals dat is opgenomen in het tracébesluit in Voordorp en de wijken daarachter kan worden voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer. In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt nader ingegaan op de vragen en opmerkingen die in de zienswijzen zijn gesteld ten aanzien van de geluidssituatie in en rondom Voordorp.</p> <p>Zie voor gezondheid het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5.13 (geluid en gezondheid) en 2.6.1 (Lucht en gezondheid).</p> <p>De geluidbelastingen die zijn bepaald voor uw woning zijn opgenomen in bijlage 9e van het Deelrapport geluid - Specifiek van het ontwerp-tracébesluit Ring Utrecht. Ter hoogte van uw woning zal een stiller wegdek worden toegepast en wordt het bestaande geluidsscherm met 1 meter verhoogd. Met deze maatregelen kan de geluidbelasting bij uw woning met het project Ring Utrecht teruggebracht worden tot maximaal 53 dB. Dit is gelijk aan de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafond is toegestaan.</p> <p>Hiermee wordt voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer, waarin wordt gesteld dat de geluidbelasting met het project niet hoger mag worden dan is toegestaan op basis van de huidige geluidproductieplafonds. Die situatie wordt bereikt met de maatregelen in het ontwerp-tracébesluit. Het uitgangspunt bij deze berekening is een maximum snelheid van 100 km/u op de A27 ten zuiden van de aansluiting Utrecht-Noord, dus niet 130 km/u.</p> <p>Het verlagen van de maximum snelheid op de Ring Utrecht naar 80 km/u is in een vroeg stadium als alternatief afgefallen, zie onderstaande toelichting. Overigens heeft een verlaging van de maximum snelheid naar 80 km/u op de geluidbelasting een minder groot effect dan in eerste instantie wordt verwacht; het (zware) vrachtverkeer heeft een grote bijdrage in de totale geluidbelasting en deze voertuigen rijden ook nu al 80 km/u. Voor die categorie verandert er dus niets. Op de wegvakken van de Ring Utrecht, waar al een maximum snelheid van 100 km/u geldt, kan hiermee maximaal 0,3 dB geluidreductie worden bereikt</p>
ZWE-00246	2	Het toenemende verkeer veroorzaakt fijnstof en is daarmee in hoge mate schuldig aan ernstige gezondheidsklachten van stadsbewoners. Met de verbreding brengt u mijn gezondheid verdere schade toe.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.
	4	Buitenlands talent dat zich oriënteert op een baan in München, Barcelona of Nederland wil niet alleen maar snel van A naar B reizen maar verwacht ook kwaliteit in de leefomgeving.	Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het

		<p>bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoeslag gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van de ecologische hoofdstructuur (EHS), als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen.</p> <p>Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat, de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het milieu-effectrapport tweede fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigend stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p>
7	<p>In de file top 50 staan slechts enkele files die door dit project zouden moeten worden aangepakt. Het ergert mij dat u zich zo druk maakt om een paar procenten van de totale filedruk in Nederland. Verder merk ik op dat de files blijven, ook met dit project. Dat rekent u zelfs zelf uit. Maar bovendien valt in dit geval op dat de files die u met dit project zou willen verminderen, niet speciaal opvallen in de top 50. Heel veel geld maar u los het probleem niet op. Ik vind het onbetamelijk dat u ons geld en de tijd van ambtenaren en politici, maar ook de onze, zo verspilt.</p>	<p>In de file top 50 staan verschillende deeltrajecten die onderdeel zijn van de Ring Utrecht. Een van de twee doelstellingen van het project is om de doorstroming op de Ring Utrecht A27/A12 te laten voldoen aan de streefwaarde 2 uit de Nota Mobiliteit, op een verkeersveilige manier. Het doel van dit project is overigens niet dat alle files worden opgelost, maar dat de doorstroming verbetert. Bij een streefwaarde van 1,0 is er geen sprake meer van file. De ring verbetert de doorstroming maar voorkomt niet alle vertragingen op de ring. Er wordt een mate van vertraging geaccepteerd, omdat voor het volledig oplossen van de files het ruimtegebruik en de benodigde financiële middelen te groot zijn. In het milieueffectrapport is aangetoond dat de doorstroming per saldo verbetert.</p>
8	<p>Dieselgate heeft duidelijk gemaakt dat ook nieuwe auto's veel NOx uitstoten. In vele gebieden, waaronder Natura 2000, is nu al de stikstofdepositie te hoog. De PAS gaat dat niet oplossen, maar intussen verhoogt dit project wel de depositie daar. Om die reden mag het project niet doorgaan. Eerst moet u de naam Natura 2000 maar waar maken.</p>	<p>De recent in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.</p>
12	<p>De bouwactiviteiten naast de bak door Nieuw Amelisweerd leiden naar te vrezen valt tot verandering in de grondwaterstromingen met funeste gevolgen voor de bomen aldaar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u gaat garanderen dat dat niet gaat gebeuren. Uw kleinkinderen zullen het altijd kwalijk blijven nemen als u nu hun belang ondergeschikt maakt aan uw eigen ongebreidelde winstzucht</p>	<p>Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor</p>

			mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke berekening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.
ZWE-00247	2	Door de veranderingen in Amelisweerd ben ik bang vooreen verandering in de grondwaterstand. Bij het lekragen van het vlies of door eventuele plaatsing van bentoniet diepwanden zal de grondwaterstand veranderen. Zowel vernatting als verdroging kan leiden tot sterfte van de eeuwenoude bomen. Dat is onacceptabel. U mag niet dit risico nemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en de folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van de verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke berekening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.
	8	Dit plan zal de mobiliteit vergroten. Dat geeft meer luchtvervuiling door roet, fijnstof, stikstofoxiden, remmen-, wegdek- en bandenslijtage. De gevolgen voor de volksgezondheid zullen navenant zijn. Als de gekozen ontwerpsnelheid verhoogd wordt naar 120 km/u zal dit nog erger worden. Door te gaan voor een maximum snelheid van 80 km/u zal de luchtverontreiniging afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat de luchtkwaliteit in het Utrechtse nog steeds niet aan de normen voldoet, en al helemaal niet aan De WHO normen. Als de maximum snelheid naar 80 km/u gaat is verbreding niet meer nodig. Dan zal de luchtkwaliteit in de regio nog meer verbeteren doordat er minder roet en dergelijke uitgestoten wordt.	De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.
ZWE-00248	1	Maatschappelijk nut en verkeerskundige noodzaak niet aanwezig Wij vinden dat er in het OTB onvoldoende rekening is gehouden met veranderende mobiliteits- en werkpatronen. Zie de opvattingen van CPB en PBL zoals onder andere beschreven in het artikel "Provinciale Staten beginnen nu ook te aarzelen over bredere A27" in het AD-UN van 8 juni 2016. Wij vinden daarom dat er met minder ingrijpende verkeersmaatregelen en minder infrastructuur moet worden volstaan zodat de aantastingen van natuur en landschap ook achterwege kunnen blijven. Dit speelt ondermeer bij de nu geplande verbreding van de A28 bij Oostbroek en het Wildviaduct. Naar onze mening moet de weg hier niet worden verbreed. Dat kan mede achterwege blijven als meer kritisch naar de verkeersprognoses en ook rijnsnelheden wordt gekeken. Verkeerskundig speelt bij het Wildviaduct overigens dat kort na het einde van de toegevoegde by passes en invoegstroken de A28 in een relatief smalle bak onder de Utrechtseweg doorgaat. De versmalling van de weg kan gevaarlijke verkeerssituaties opleveren omdat automobilisten onverwacht met een sterk versmald wegbeeld worden geconfronteerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (2.2.1 verkeersprognoses en 2.2.2 gebruik toekomstscenario's). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (advies centraal planbureau). Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerptracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht begin 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. De huidige snelheid op de A28 is 100 km/uur. Er is gekeken of met 80 km/uur de verbreding van de Wildsche Hoek niet meer nodig zou zijn. Dit is niet het geval. Weliswaar wordt de invoeglenge minder lang, maar nog altijd zo lang dat het invoegpunt ten oosten van het huidige viaduct ligt. Het profiel van de A28 binnen het project Ring Utrecht voldoet aan de maatvoering conform richtlijn NOA: de drie rijstroken en ook de vluchtstrook hebben de juiste standaard breedte. Hiermee is er technisch en visueel geen sprake van een versmalling.
	2	Effecten op de ecologische verbindingzones en stepping stones Wij zijn van mening dat de effecten van het OTB op het functioneren van de ecologische	Voor wat betreft eventuele effecten op natuur tijdens de bouw zal de opdrachtnemer een ecologisch werkprotocol opstellen. In dit werkprotocol zal door opdrachtnemer worden aangegeven

	<p>verbindingzones onvoldoende goed zijn onderzocht en daardoor worden onderschat. Het gaat (in ons werkgebied) om de volgende ingrepen: (Oprnieuw) jarenlange verstoring van de ecologische verbindingzone door de vele werkzaamheden aan en bij de infrastructuur. Het aanzienlijk verbreden van de A28 bij het Wildviaduct en de Universiteitsweg. Het verbreden van het viaduct in de Universiteitsweg met twee ambulancestroken. Extra oprit richting Breda/Den Haag vanaf de Universiteitsweg Verdwijnen bloemrijke graslanden ten noorden van de A28 Verdwijnen van vele bomen en boomgroepen langs de A27 en A28. Weergave ecologische verbindingzones De weergave van de ecologische verbindingzones, zie kaart pagina 34 van het Mitigatie- en compensatieplan, is volstrekt onvoldoende. Alleen een deel van de Biltse en Zeister Grift lijkt als zodanig aangeduid. De faunapassages onder de A28 en Universiteitsweg zijn niet opgenomen evenals de hele verbinding Kromme Rijn (Odijk) Vechtplassengebied/Het Gooi. Zie onze folder "Natuur verbinden en behouden" die overigens ook met uw medewerking is verschenen. Compensatie barrièrewerking bij het Wildviaduct en de afrit Uithof Op pagina 41 van het Compensatie en mitigatieplan geeft u aan dat de barrièrewerking door de wegverbreding zal worden gecompenseerd. In het Compensatie- en mitigatieplan wordt niet duidelijk ingegaan op de versturende effecten voor de ecologische verbindingen qua geluid, licht, verlies van stepping stones van de wegverbreding. Wij verzoeken u dit alsnog te doen, in elk geval voor de passages onder de A28 bij het Wildviaduct en voor de passages bij de Universiteitsweg en willen hierin graag meedenken. Wel volgt u een ruimhartige benadering bij de verbetering van faunapassages. Wij staan op zichzelf positief tegenover de voorgestelde maatregelen bij het Wildviaduct in de A28. Maar wij vinden de volgende mitigerende maatregelen ook noodzakelijk: Mitigeren van de geluidhinder voor de faunapassage. Mitigeren van de lichthinder voor de faunapassage. Verdere verbetering van de stepping stones rondom de passage. Mitigeren van het tunneleffect dat door de recente en de nu geplande verbreding aan de zuidzijde optreedt waardoor in nog sterkere mate onvoldoende daglicht toetreedt en het niet begroeide deel van de tunnel wordt vergroot. Bij de Universiteitsweg en het fietstunnel Upsalalaan missen wij aanvullende maatregelen voor de faunapassages. Deze zijn noodzakelijk vanwege de verbreding van de A28 en Universiteitsweg, de aanleg van een extra oprit en upgraden van het fietspad en meer naar het noorden komen te liggen van de het begin van de fietstunnel. Naar onze mening zijn aanvullende maatregelen nodig om de faunapassages hier voldoende te laten functioneren. Onder andere een goede oversteek van het fietspad en een voldoende hoge en lichte tunnel onder de Universiteitsweg. Wij missen dus een duidelijke analyse van de vergroting van de barrièrewerking bij de verschillende faunapassages zowel voor wat betreft de situatie tijdens de aanleg als de situatie na realisatie van de verschillende werken met een op een dergelijke analyse gebaseerd mitigatiepakket. De plannen zijn in hun uitwerking te onduidelijk v.w.b. de aanpassingen van de onderdoorgangen van de faunapassages A28 en Universiteitsweg. Graag ontvangen wij daarover ook meer informatie.</p>	<p>hoe ter plaatse omgegaan dient te worden met aanwezige flora en fauna, op welke manier en in welke periode de werkzaamheden uitgevoerd worden, kortom op welke wijze geborgd wordt dat de werkzaamheden binnen de kaders van de Flora- en faunawet zullen worden uitgevoerd. Een voorwaarde daarbij is de inzet van een deskundige. De Flora- en faunawet verbiedt het verstoren of vernietigen van vaste rust- en verblijfplaatsen zoals foerageergebied en/of migratieroutes. Zulke effecten zullen voorkomen worden. Indien dit onmogelijk blijkt, zal met behulp van een ontheffing moeten worden gewerkt.</p> <p>Er is getracht een zo volledig mogelijke beschrijving te geven van ecologische verbindingzones. In ieder geval zijn de formele verbindingzones die door de provincie Utrecht zijn benoemd, beschreven. Daarnaast zijn er verschillende ecologische verbindingen aanwezig zonder formele status. In het deelrapport natuur wordt een oordeel gegeven wat het effect van dit tracébesluit is op de barrièrewerking van de A27/A12. Hierbij is een afweging gemaakt tussen het positieve effect van het toevoegen van extra mogelijkheden om de snelweg te passeren tegenover een toename van verstoring op bestaande verbindingen. Per saldo is het effect positief.</p>
ZWE-00249	2 Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de

		grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	
4	Waar geluid van een spoorweg kan reflecteren tegen geluidsschermen, die u in dit plan plaatst, moet u die reflectie betrekken in de berekeningen. Dat heeft u niet overal correct gedaan en derhalve moet u dat rechtzetten.	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg.</p> <p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidsscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West.</p> <p>De bouw van het 7 meter hoge geluidsscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidsscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidsscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd.</p> <p>Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidsscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>	
9	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.	<p>Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermd Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit.</p> <p>Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl.</p>	
ZWE-00250	2	Door de veranderingen in Amelisweerd ben ik bang vooreen verandering in de grondwaterstand. Bij het lekken van het vlies of door eventuele plaatsing van bentoniet diepwanden zal de grondwaterstand veranderen. Zowel vernatting als verdroging kan leiden tot sterfte van de eeuwenoude bomen. Dat is onacceptabel. U mag niet dit risico nemen.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en de folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van de verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.</p>
	8	Dit plan zal de automobilititeit vergroten. Dat geeft meer luchtvervuiling door roet, fijnstof, stikstofoxiden, remmen-, wegdek- en bandenslijtage. De gevolgen voor de volksgezondheid zullen	De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om

		<p>navenant zijn. Als de gekozen ontwerpsnelheid verhoogd wordt naar 120 km/u zal dit nog erger worden. Door te gaan voor een maximum snelheid van 80 km/u zal de luchtverontreiniging afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat de luchtkwaliteit in het Utrechtse nog steeds niet aan de normen voldoet, en al helemaal niet aan De WHO normen. Als de maximum snelheid naar 80 km/u gaat is verbreding niet meer nodig. Dan zal de luchtkwaliteit in de regio nog meer verbeteren doordat er minder roet en dergelijke uitgestoten wordt.</p>	<p>bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p> <p>Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>
ZWE-00251	1	<p>1. nut en noodzaak vs alternatieven</p> <p>De redenering en argumentatie in het ontwerp trace-besluit overtuigt niet op de noodzaak van de wegverbredingen waar het knooppunt Lunetten betreft. Ja knooppunt Lunetten staat hoog in de ranking qua files. Maar of dat een voldoende sluitende noodzaak is de wegen te verbreden? Het OTB spreekt van een proces van jaren waarin diverse alternatieven zijn afgewogen, nergens wordt echter benoemd welke onderzoeken van mogelijke oplossingen bij een verkeersprobleem op de ring Utrecht hebben plaatsgevonden en wat daar de resultaten en conclusies van zijn. Het aanpassen van de maximum snelheid naar 80 km per uur is een optie die gezien nabijheid van dicht stedelijk gebied relevant is maar niet lijkt te zijn afgewogen. Ook na uitvoering OTB blijft de maximumsnelheid van 100 km per uur gehandhaafd. Ik verbaas bij erover dat het ministerie geen afweging heeft gemaakt volgens De Ladder van Verdaas. De ladder is erop gericht om oplossingen af te wegen, en vooral om te bekijken hoe het aanleggen of uitbreiden van infrastructuur zo veel mogelijk uitgesteld of beperkt kan worden door het toepassen van andere oplossingen. Ik ben van maning dat er onvoldoende en onvoldoende serieus aandacht is besteed naar het zoeken van alternatieven. Alternatieven in het openbaar vervoer bijvoorbeeld worden nergens genoemd. Ook rept het OTB nergens van kennis van herkomst en bestemming van het autoverkeer en welk deel daarvan mogelijk op alternatieve vervoerswijzen van herkomst naar bestemming is te vervoeren. Argumentatie van de nut en noodzaak kan pas serieus genomen worden op basis van voldoende en voldoende breed onderzoek. Nu lijkt alleen onderzoek te zijn gedaan naar file-rankings en verkeersmodellen die op basis van ingevoerde groeicijfers knelpunten voorspellen. Natuurlijk. Maar hoe zit het eigenlijk met die groeicijfers? Waar komen die vandaan? En waarop zijn die gebaseerd? Op het doortrekken van een prognose over langjarige gemiddelden? En wat is daarvan de voorspellende waarde? Is het niet denkbaar dat in het huidige onomkeerbare tijdperk van de duurzaamheid vervoer met de auto in de toekomst af zal nemen? Vooral als al die babyboomers van de weg zijn en de jongere generaties (die vaak geen auto meer bezitten) de verkeers- en vervoersstromen bepalen? Ik hoor op allerlei plekken experts vertellen dat het auto-vervoer in de toekomst zal afnemen. Praten zij onzin? Luister ik te eenzijdig? Ik zou graag hebben dat een zeer omvangrijke en uiterst kostbare uitbreiding van de infrastructuur in mijn leefomgeving zorgvuldiger is afgewogen dan ik terug kan vinden in het OTB. En wel door middel van het doorlopen van De Ladder van Verdaas en door onderzoek naar herkomst en bestemming van het autoverkeer mogelijk i.r.t. de generaties en autobezit. Ik mis dit en vindt dit onontbeerlijk voor een gedegen en maatschappelijk verantwoorde afweging.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht begin 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. In Zie ook de reactie van de Commissie m.e.r..</p> <p>Onder http://www.platformparticipatie.nl/projecten/alle-projecten/projectenlijst/a27-a1-ring-utrecht/ontwerptracébesluit/documenten/ vind u alle relevante onderzoeken en documenten die in het kader van de Ring Utrecht zijn uitgevoerd c.q. gerapporteerd. Er is een zorgvuldig afwegingsproces doorlopen waarbij - volgens de ladder van Verdaas - eerst heel breed naar oplossingsrichtingen is gekeken en vervolgens getrechterd naar de meest probleemoplossende variant.</p> <p>Voor meer achtergronden over het gehanteerde verkeersmodellen, zie hoofdstuk vier en bijlage A van het deelrapport Verkeer.</p>
	2	<p>2. geluidsschermen</p> <p>Rondom Lunetten komen 12 m hoge geluidsschermen. Deze zorgen van een geluidsreductie tov de huidige situatie (van gemiddeld 2-5db). Een verbetering, daar heb ik geen weerstand bij. En mogelijk ook niet bij de 12 m hoge schermen, maar dat weet ik nu niet, want dat onderdeel moet nog in detail worden uitgewerkt. Ik kan obv het OTB niet beoordelen of de nieuwe situatie met 12 m hoge schermen voor mij, ondanks de geluidsreductie, toch niet een een zeer ongewenste ontwikkeling blijkt te zijn. Voor mij is onvoldoende duidelijk inzichtelijk gemaakt hoe e.e.a. er in de</p>	<p>Het tracébesluit legt een aantal zaken vast over geluidsschermen zoals de hoogte, breedte en de geluidswerende functie, maar laat ook nog veel ruimte. Veel van de door u gestelde vragen worden uitgewerkt in de volgende fase van het project (de zogenaamde realisatiefase).</p> <p>De inpassing van de schermen wordt verder uitgewerkt door een landschapsarchitect. Deze uitwerking wordt het Esthetisch Programma van Eisen genoemd. Dit Esthetisch Programma van Eisen wordt komend jaar uitgewerkt. Bewoners zullen hierbij betrokken worden, maar het is nog niet duidelijk op welke wijze. Dit wordt later uitgewerkt.</p>

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

		samenwerkingsprogramma lucht dragen bij aan een generieke verbetering van de luchtkwaliteit over heel Nederland.
8	3. De belangen van jonge mensen (huidig en toekomstig) die zich voornamelijk in stedelijk gebied zullen vestigen en die autobezit en -gebruik minimaliseren en straks door voorgaande generaties opgescheept zitten met km's duur asphalt, dat qua investering beter in goede alternatieven gestoken had kunnen worden, zoals het OV, of bespaard had kunnen worden door toepassing van prijsbeleid of reductie max. snelheid.	<p>In de milieu-effectrapportage eerste fase is het effect van rekeningrijden onderzocht in het alternatief "De Kracht van Utrecht". Dit alternatief bleek onvoldoende probleemoplossend. Twee onafhankelijke commissies (de Commissie m.e.r. en de commissie Schoof) hebben geoordeeld dat de onderbouwing om dit alternatief af te laten vallen goed is en dat het proces zorgvuldig is uitgevoerd. Er is dus geen aanleiding om deze alternatieven opnieuw te onderzoeken. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016).</p> <p>De landelijke trends - ook ten aanzien van demografische ontwikkelingen, autobezit, vestigingslocaties - zijn door het CPB verwerkt in de landelijke toekomstscenario's. Die zijn vervolgens als input gebruikt voor het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model). Bij aanvang van elke fase van de planuitwerking Ring Utrecht is opnieuw van de meest recente inzichten uitgegaan. Er heeft een zorgvuldige afweging plaatsgevonden van belangen. De belangen van de toekomstige bewoners in het studiegebied van de Ring Utrecht zijn meegenomen in de maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA). Een heel breed palet aan oplossingsrichtingen is verkend. In de trechteringsfase is de VKA als meest probleemoplossende variant overgebleven.</p> <p>Het alternatief voor reductie van de maximum snelheid is in het voorgaande reeds beantwoord.</p>
10	actualiseren groeicijfers door deze aan te passen naar toekomstige generaties gebruikers van de infrastructuur en het openbaar vervoer: komt er een verkeersgroei op de weg of juist een afname? gedegen uitwerking van mogelijkheden oplossen verkeersgroei met aanpassing maximumsnelheid, prijsbeleid of openbaar vervoer en als dat niet mogelijk is exact weten waarom deze alternatieven geen soelaas bieden.	<p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit zoals nu voorligt. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>Zie het antwoord bij zienswijzepunt 1.</p>
11	detailuitwerking van de aanblik van de geluidsschermen vanuit de wijk en vanaf de weg - geluidsschermen rondom Lunetten een maximaal groene en duurzame invulling geven bij voorkeur door een goed gefaciliteerd proces met bewoners.	De inpassing van de geluidsschermen wordt verder uitgewerkt in het Esthetisch Programma van Eisen. De wijze waarop bewoners hierbij worden betrokken is nog niet vastgesteld.
12	actualiseren uitkomsten fijnstofonderzoek op basis van nieuwe doorrekeningen groeicijfers - behoefte aan zeer exact weten wat ik kan verwachten tijdens de bouwperiode en transparant en eerlijk zijn over te accepteren overlast	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbesteding en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p>
ZWE-00252	1 A. Waterbeheer. Er zijn onzekerheden met betrekking tot de waterhuishouding in de grond rondom de uit te voeren verbreding van de A-27 ter hoogte van Utrecht Lunetten, zowel tijdens de werkzaamheden als daarna. Meerdere van deze zaken zijn voorzienbaar en reeds benoemd, en zijn dus ook te voorzien van een beschrijving van de in het ergste geval te verwachten gevolgen, en van een plan van aanpak om deze gevolgen teniet te doen. Met betrekking tot de gevolgen voor de grondwaterhuishouding en de mogelijk ook uit deze werkzaamheden voortvloeiende gevolgen voor de huishouding van het oppervlaktewater is echter niet aan de bevolking van Nederland duidelijk gemaakt welke maatregelen genomen zullen worden om de hiervoor aangeduide ongewenste gevolgen aan te pakken. Het is daarom dat ik bezwaar maak tegen uitvoering van de voorgenomen werkzaamheden ter verbreding van de A-27 ter hoogte van Utrecht Lunetten. Hieronder zal ik aandacht besteden aan enkele voorziene en benoemde mogelijke nadelige	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewerd).</p> <p>Bij de aanleg van de oorspronkelijke tunnelbak zijn damwanden gebruikt en heeft grondwateronttrekking plaats gevonden. Via grondwatermetingen aan beide zijden van de tunnelbak is destijds bepaald dat na afloop van de werkzaamheden de grondwaterstand zich min of meer heeft hersteld tot de situatie van voor de aanleg.</p> <p>Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige kwetsbare objecten in de omgeving zoals de landgoederen. Aangezien het gaat</p>

<p>gevolgen van voornoemde werkzaamheden met betrekking tot de A-27.</p> <p>(1) Een aantal mogelijke manieren om het folie bij de zogenaamde "Bak" in de A-27 niet te beschadigen werd theoretisch onderzocht. Echter, er werd geen inschatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie benoemd. Het mogelijk hoge uitvoeringsrisico werd niet nader in kwantitatieve zin benoemd waardoor geen adequate afweging kon/zal kunnen plaatsvinden bij besluitvorming aangaande dit plan. Deze onduidelijkheid moet of (a) duidelijk worden benoemd bij de besluitvorming rond deze zaken, of (b) er moet een wegingsfactor voor dit risico worden opgesteld.</p> <p>(2) Tijdens de werkzaamheden moet grondwater worden verpompt. Dat leidt mogelijk tot veranderingen in de grondwaterstand van de grond in Lunetten en mogelijk ook in de venige grond van de voormalige Jacobapolder, alwaar onder meer het Universiteitscentrum De Uithof is gevestigd. Deze zaken zijn onvoldoende (lees: niet) in kaart gebracht. Indien bij de werkzaamheden het folie beschadigd raakt zijn geen afdoende maatregelen beschreven om zaken met betrekking tot het juiste samenspel van de voortgang van de bouw van de weg en het beheer van de grondwaterstand in de omgeving van dit gebied (Lunetten + De Uithof) te waarborgen. Deze zaken moeten worden benoemd en maatregelen moeten worden uitgewerkt, waarvan de uitvoerbaarheid en de kosten in een beslissing tot uitvoering kunnen worden medegewogen. Bij deze kosten moet zeker ook worden medegewogen dat indien onverhoopt schade aan huizen in Utrecht Lunetten of De Uithof of elders ontstaat, bij voorbaat garantie met betrekking tot het uitkeren van vergoeding voor dergelijke schade aan eigenaren van gebouwen moet worden kunnen gegeven.</p> <p>(3) Door de veranderingen in en bij Amelisweerd (hier als verzamelnaam voor de meerdere zich hier bevindende landgoederen gebruikt) is zeker te verwachten dat de grondwaterstand in dat park verandert; met name beuken zijn zeer gevoelig voor dergelijke veranderingen. De hier gelegen landgoederen zijn hoe dan ook kwetsbaar, er bestaat (dit met uitsluiting van de reeds bestaande monitoring van de grondwaterstand alhier) geheel geen op de "nieuwe" situatie toegesneden plan met betrekking tot monitoring en aansluitend beheer van de grondwaterstand gedurende en na de werkzaamheden. Het is onjuist om besluitvorming plaats te laten vinden zonder deze zaken mee te wegen en ik verzoek daarom om herroeping van het besluit totdat omtrent de invloed op de grondwaterstand van het project en de uit verandering (waarschijnlijk een verlaging) van de grondwaterstand voortvloeiende gevolgen een duidelijke rapportage aan de volksvertegenwoordiging is aangeboden. Op basis van deze rapportage kunnen maatregelen worden geformuleerd, waarvan de kosten in een beslissing tot uitvoering kunnen worden medegewogen.</p>	<p>om een tijdelijk grondwatereffect worden geen significante effecten voor de landgoederen verwacht.</p>
<p>2 B. Verkeerssituatie. De werkzaamheden zullen tijdens de uitvoering invloed hebben op het verkeer. Ik heb de volgende verzoeken.</p> <p>(1) Indien bij de werkzaamheden het folie wordt beschadigd wordt de A-27 over de gehele breedte onbegaanbaar voor verkeer. Deze weg is van kardinaal belang voor de bereikbaarheid van de Utrecht, en voor de doorstroom over de A-27 zelf. Er is geen andere werkbare optie om het thans bestaande verkeer te geleiden. Het is mij niet duidelijk welke maatregelen genomen gaan worden indien dit stuk weg onder water komt te staan. Lapmiddelen, eerste-hulp bestaand uit damwanden en bemaling zijn voorstelbare zeer tijdelijke en kostbare en instabiele oplossingen maar een semipermanente oplossing die dan gedurende de gehele resterende duur van de werkzaamheden kan worden toegepast is niet benoemd in de plannen voor zover ik heb kunnen nagaan. Ik verzoek daarom met zeer grote nadruk om de publiekelijk toegankelijke presentatie van een plan van aanpak met bijbehorende kostenberekening en de kans dat zich een dergelijk scenario kan voordoen, als onderbouwing voor een uiteindelijke beslissing ten voordele van het uiteindelijk uitvoeren van voornoemde verbreding van de A-27. Ook de te verwachten overlast voor</p>	<p>De zorg ten aanzien van de beschadiging wordt richting marktpartijen helder en eenduidig aangegeven en de marktpartijen worden in de aanbesteding uitgedaagd de risico's ten aanzien van de beschadiging zo goed mogelijk te beheersen. Een van de gunningscriteria zal over deze beheersmaatregelen gaan. Welke bouwmethode uiteindelijk toegepast gaat worden is nog niet bekend, dit zal in samenwerking met de markt gebeuren. De voorgestelde methode zal beoordeeld worden op risico's en te treffen beheersmaatregelen. Op voorhand zal geen plan van aanpak of kostenberekening worden uitgevoerd, anders dan nu in de raming is opgenomen waar de kostenreservering voor de risico's in zijn verwerkt.</p>

	<p>omwonenden van een eventuele omlegging van het verkeer voor langere tijd bij onbruikbaar zijn van genoemd segment van de A-27, de "Bak", moet voorafgaand aan de besluitvorming worden ingeschat op basis van een juiste en toetsbare berekening die gebruik maakt van bestaande informatie omtrent de om te leiden verkeersstromen en de afstand van bewoning tot de hiervoor in gebruik te nemen wegen.</p>	
3	<p>C. Overlast. Er valt tijdens en mogelijk ook na de uitvoering van de werkzaamheden overlast te verwachten voor omwonenden. Ik noem de volgende voorbeelden en ik heb de volgende eisen.</p> <p>(1) Tijdens de werkzaamheden zal er veel overlast voor omwonenden ontstaan als gevolg van luchtvervuiling (zowel door machines als door filevormend verkeer op de snelweg) en lawaaioverlast en verminderde toegankelijkheid van omliggende gebieden en wegen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtvervuiling worden voldaan. Met omwonenden is niet besproken welke overlast aanstaande is. Ik verzoek daarom met grote spoed een milieu-effect rapportage met betrekking tot de bouw van deze weg, waarin onder meer aan deze zaken ruim aandacht wordt besteed. Voor zover ik weet is dit wel een verplichting die berust bij de opdrachtgever, en ik acht het onjuist als dit project wordt uitgevoerd zonder deze hier voornoemde rapportage en voorlegging aan omwonenden.</p> <p>(2) Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer luchtvervuiling door roet en fijnstof, gasvormige bestanddelen en NOx. Er worden geen maatregelen benoemd in de voorgelegde plannen om in geval van onverhoopte overschrijding van normen voor luchtverontreiniging door NOx of fijnstof deze zaken aan te pakken. Ik wijs erop dat de meetpunten naast de A-27 tot nu toe inderdaad geen langdurige overschrijding van de EU-norm hebben laten zien, maar dat waarden op deze punten gemeten in 2014 en 2015 wel op ongeveer ¾ van de maximale norm uitkwamen; deze angst mijnerzijds is dus niet helemaal uit de lucht gegrepen. Daarnaast kunnen tuinders nu al getuigen van roetaanslag op groenten die werden gekweekt nabij deze thans bestaande snelweg. Ik eis en daarmee dien ik het belang van alle omwonenden dat voordat het plan ter verbreding van de A-27 wordt uitgevoerd, een sluitend plan van aanpak met betrekking tot maatregelen geldend bij gemeten overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit is opgesteld en aan de betrokken omwonenden is gepresenteerd.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbesteding en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de uitvoering).</p> <p>Om te bereiken dat de lucht schoner wordt en voldoet aan de Europese luchtnormen zijn verschillende maatregelen nodig. De EU zet in op de voortdurende aanscherping van de emissie-eisen voor nieuwe personenauto's, bestelauto's en vrachtwagens (euronormen) die bijdragen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit langs wegen. Deze eisen zorgen ervoor dat nieuwe personenauto's en vrachtauto's schoner zijn dan oudere voertuigen. De EU zet ook in op minder uitstoot van industrie, scheepvaart en landbouw. Daarnaast worden landelijke, regionale en lokale maatregelen genomen. Het rijk zet in op belastingvoordelen voor schonere auto's en stimulering van schonere vrachtauto's en bussen. Provincies zorgen voor schonere bussen. Gemeenten voeren milieuzones in voor vrachtverkeer, ontmoedigen vervuilend vervoer en zorgen voor groene golf verkeerslichten. RWS stimuleert telewerken, carpoolen en plaatst schermen. Het NSL maatregelpakket wordt jaarlijks bijgesteld.</p> <p>Onderdeel van het NSL is de jaarlijkse monitoring. Als onderdeel van de monitoring worden jaarlijks met de monitoringstool berekeningen uitgevoerd van de concentraties in het achterliggende kalenderjaar en van de prognosejaren van het NSL (2015, 2020 en 2030). Metingen zeggen alleen iets over de huidige situatie en niet over een toekomstig effect. Indien uit de monitoring blijkt dat de geplande of getroffen maatregelen niet voldoende effectief zijn, zullen er binnen het NSL extra maatregelen worden genomen om de (dreigende) normoverschrijdingen weg te nemen. In de NSL monitoring worden de concentraties fijn stof en stikstofdioxide in kaart gebracht op basis van modelberekeningen en metingen. De luchtkwaliteit in Nederland wordt continu gemeten met het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML) door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Voor een overzicht van de meetpunten zie www.rivm.nl/lml. Modelberekeningen zorgen voor een geografisch meer gedetailleerd en beter dekkend totaalbeeld van de luchtkwaliteit dan mogelijk is op basis van alleen metingen op een beperkt aantal meetlocaties. De metingen vormen een essentiële basis voor de ijking van modelberekeningen. Het RIVM stelt jaarlijks een rapportage op met de resultaten van de monitoring. Deze rapportages zijn in november/december openbaar. De rapportages van de jaarlijkse monitoring zijn te vinden op www.nsl-monitoring.nl.</p> <p>Er is geen noodzaak om een plan op te stellen voor een denkbeeldige situatie waarin niet aan de normen wordt voldaan.</p>
5	<p>E. Bedreigde diersoorten. Meerdere diersoorten worden in hun voortbestaan ter plekke van de uit te voeren werkzaamheden in hun voortbestaan bedreigd. Ik wil de volgende voorbeelden noemen.</p> <p>(1) Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel. In hoeverre is in het plan hierin voorzien; is de rechtspraak op het moment van besluitvorming bindend of wordt het plan aangepast bij veranderende regelgeving?</p>	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels. Nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaar rond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.</p>

		<p>Uiteraard begrijp ik dat een stel Kieviten niet opweegt tegen 1,2 miljard, maar ik ben gewoon benieuwd naar hoe dat geregeld is. Ik zou deze vraag graag duidelijk beantwoord willen hebben, evenals de volgende vragen.</p> <p>(2) De blauwe reiger die broedt in Amelisweerd zal mogelijk verdreven worden; hieromtrent valt thans geen met geldige argumenten omklede raming te geven maar mijn vraag is: wat doet de verantwoordelijke als inderdaad blijkt dat deze vogel, die hier thans al in mindere aantallen wordt gezien, inderdaad verdwijnt? Kan ik op deze vraag een serieus antwoord verwachten? Tot hoever strekt de zorgplicht van de opdrachtgever hier?</p> <p>(3) Hetzelfde als besproken voor de blauwe reiger geldt een aantal vleermuissoorten die thans nog aanwezig zijn in voornoemd landgoed. Tot hoever strekt ook hier de zorgplicht van de opdrachtgever?</p>	<p>De blauwe reiger geniet dezelfde bescherming als de Kievit. Ook deze vogelsoort mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de blauwe reiger niet. Voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal gekeken worden of deze soort binnen de verstoringgevoelige afstand broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de blauwe reiger geen compensatieplicht. Zie ook de bepaling in het tracébesluit (art 10 lid 2) aangaande werkzaamheden buiten het broedseizoen.</p> <p>De in ons land voorkomende soorten vleermuizen zijn allen zwaar beschermd (Tabel 3 Flora- en faunawet). Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 is er voldoende beeld van het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste maatregelen voor vleermuizen te treffen om overtreding van de Flora- en faunawet te voorkomen.</p>
ZWE-00253	2	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>
	4	Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg.</p> <p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West.</p> <p>De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd.</p> <p>Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>
	9	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.	<p>Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermde Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit.</p> <p>Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en</p>

			foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl .
ZWE-00254	2	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.
	3	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.
	4	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.
	9	De geluidschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te geven. De geluidsschermen moeten overal minstens 4 m hoogte hebben om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door de herrie flink te verlagen. Verder moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100 procent geluidsabsorberende tegels.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerptracébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 1.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.
	12	Ook de Voorveldse polder zal te leiden hebben onder de uitbreiding. Dit gebied wordt intensief gebruikt voor sport en recreatie. Juist hier is natuur en luchtkwaliteit van groot belang.	De extra rijstrook op de westelijke hoofdrijbaan van de A27 heeft slechts over een relatief beperkte lengte invloed op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder, namelijk alleen ter plaatse van het puntstuk (aansluiting toerit op parallelrijbaan). Daarnaast wordt langs de toerit een vluchtstrook aangelegd die noodzakelijk is vanuit oogpunt van verkeersveiligheid. Deze vluchtstrook heeft impact op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder. Dit effect is niet te vermijden binnen de doelstellingen van het project.

			Mede naar aanleiding van deze zienswijze is het ruimtebeslag in het recreatiepark aangepast door het verleggen van de geplande waterberging. Hierdoor kunnen meer bomen gehandhaafd blijven. In de Nota van Wijzigingen is dit toegelicht.
ZWE-00255	2	Volgens het deelrapport lucht bevat het rekenmodel zoveel mogelijk emissies van praktijktesten. Een medewerker van RWS vertelde ons op de informatieavond van 17 mei dat er nog veel factoren van TNO-rollenbanktesten werden gebruikt in het luchtmodel, onder andere in de basismonitoringgegevens van de Emissieregistratie. Zijn dit volgens de Minister ook praktijktesten?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.
	7	De voortplanting van vogels wordt verstoord als zij in het broedseizoen worden blootgesteld aan meer geluid dan 42 dB. Heeft u bij de vaststelling van de hoogte van de geluidsschermen rekening gehouden met het feit dat vele bosvogels hoger broeden dan de standaardrekenhoogte van 4m? Zijn de berekeningen voor de hoogte van de geluidsschermen adequaat?	De hoogte van de geluidsschermen is gebaseerd op de geluidbelasting voor mensen, niet voor broedende vogels. De rekenhoogte van 4 meter wordt gehanteerd om een gemiddeld beeld van de effecten op broedvogels te bepalen. Een aantal vogels broedt hoger, anderen lager. Uit de uitgevoerde geluidberekeningen blijkt dat de oppervlakte aan geluidverstoord gebied niet toeneemt ten gevolge van de Ring Utrecht (zie ook paragraaf 5.5.4 in deelrapport Natuur). Voor bosvogels en andere vogels die in deels gesloten vegetatie broeden geldt een drempelwaarde van 42 dB(A). Boven deze drempelwaarde kan verstoring optreden van de vocale communicatie en neemt de dichtheid aan broedvogels af. Toename aan verkeer over de Ring Utrecht leidt in principe tot een toename aan geluidproductie, maar er worden ook veel geluid reducerende maatregelen getroffen. Voor Amelisweerd is hierbij de overkapping van de bak het meest relevant. Per saldo blijft de oppervlakte EHS met een geluidbelasting boven de 42 dB(A) bij Amelisweerd vrijwel gelijk in het tracébesluit-ontwerp in vergelijking tot de referentiesituatie.
	10	Ik maak ernstig bezwaar tegen het kappen van vele bomen in het recreatiepark De Voorveldse Polder. Door een soort domino-effect als gevolg van een extra rijstrook, die weer leidt tot het opschuiven van de afrit en de noodzaak van waterberging ter compensatie is de aanslag bijzonder groot. Nut en noodzaak hiervan is niet aangetoond.	De extra rijstrook op de westelijke hoofdrijbaan van de A27 heeft slechts over een relatief beperkte lengte invloed op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder, namelijk alleen ter plaatse van het puntstuk (aansluiting toerit op parallelrijbaan). Daarnaast wordt langs de toerit een vluchtstrook aangelegd die noodzakelijk is vanuit oogpunt van verkeersveiligheid. Deze vluchtstrook heeft impact op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder. Dit effect is niet te vermijden binnen de doelstellingen van het project. Mede naar aanleiding van deze zienswijze is het ruimtebeslag in het recreatiepark aangepast door het verleggen van de geplande waterberging. Hierdoor kunnen meer bomen gehandhaafd blijven. In de Nota van Wijzigingen is dit toegelicht.
	12	De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.	Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.
	15	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.

	16	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.	Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermde Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit. Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl .
ZWE-00256	1	De landschapswal is nu een belangrijk geluidslek in Amelisweerd. Herstel is onvoldoende. De landschapswal plus de aansluitende schermen moeten overal minimaal 4 m boven wegdek hoog zijn. Wellicht dat de geluidbelasting in Amelisweerd bij wind uit NW-richtingen dan niet toeneemt ondanks de verkeerstoename en ter hoogte van het ergste lek iets afneemt (bij de overgang van wal naar scherm langs de bak).	De landschapswal bij Amelisweerd zoals die in het ontwerp-tracébesluit is opgenomen is in het tracébesluit vervangen door een landschapsscherm, zie ook de Nota van Wijzigingen. De geluidbeperkende werking van dit scherm is nu ook doorgerekend; daaruit blijkt dat de toekomstige geluidbelasting in Amelisweerd iets lager is dan de geluidbelasting die nu is toegestaan op basis van het geldende geluidproductieplafond. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 Geluid (2.5.8 geluid - Amelisweerd) een kaart opgenomen met daarop de ligging van de geluidcontouren. Hierin is deze verbetering te zien.
	5	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.
	9	De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.
ZWE-00257	8	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.
	11	Ik vrees toename van geluidbelasting als gevolg van de uitbreiding van de A27 met extra rijstroken. Deze vrees wordt versterkt doordat het huidige geluidscherm bij de bedrijven aan Zwarte Woud wordt verwijderd.	In het ontwerp-tracébesluit komt het geluidscherm dat in de huidige situatie op de rand van de verdiepte ligging staat te vervallen. Uit de afweging van de doelmatige maatregelen is gebleken dat het terugplaatsen van dit scherm onvoldoende extra geluidreductie oplevert bij de achterliggende woningen en daardoor niet doelmatig is. Dit heeft in het ontwerp-tracébesluit geresulteerd tot een maatregelenpakket waarmee er bij 3 woningen nog een overschrijding optrad van de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan van maximaal 1 dB. Zonder het geluidscherm langs de rijksweg zal tussen de bedrijfsgebouwen Woudstede en Arboned

			<p>een gat in de afscherming ontstaan, waarvan door de insprekers wordt opgemerkt dat er veel geluid doorheen zal komen. Aangezien de hoge kantoorgebouwen aan weerszijden zorgen voor een goede afscherming, zou het gat inderdaad kunnen worden ervaren als een opvallende bron van geluid.</p> <p>Uit een aanvullende afweging is gebleken dat een scherm van 6 meter hoog, dat tussen de bestaande bedrijfsgebouwen kan worden geplaatst, doelmatig is. De resterende overschrijdingen kunnen daarmee worden weggenomen en het geluid uit het gat tussen de gebouwen zal als minder hinderlijk worden ervaren. Dit betekent dat het tracébesluit hierop is aangepast. In het Landschapsplan is aangegeven dat schermen op deze locatie een groene uitstraling zullen krijgen.</p>
ZWE-00258	1	<p>Stop eens met overal bomen neer te maaien...het is tijd om datgene wat nog rechtstaat in de natuur te koesteren!iedereen met het hart op de juiste plaats zal dit inzien... Geraakt in belang: Zuurstof..</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt.</p> <p>De Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit is nadrukkelijk een onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de ecologische hoofdstructuur met de grootst mogelijke kwaliteitstoelage gecompenseerd. Ook alle te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd.</p>
ZWE-00259	2	<p>De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.</p>	<p>Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.</p>
	3	<p>De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.</p>	<p>De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.</p>
	4	<p>Om tot een positieve MKBA te kunnen komen bent u er blijkbaar van uitgegaan dat de Nederlander nog 100 (honderd!) jaar lang accijns op benzine en diesel zal blijven betalen. Dan kunt u toch een heel stukje verder in de toekomst kijken dan ik! Het lijkt mij ook echt totaal niet te rijmen met alle nationale en internationale afspraken omtrent CO2 uitstoot.</p>	<p>Deze manier om met accijns om te gaan is standaard in de werkwijze van een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse. Het is inherent aan het gebruik van prognoses dat aannames over de toekomst gemaakt worden.</p> <p>Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p>
	6	<p>Ofschoon u een aantal mogelijk uitvoerbare manieren om het folie intact te laten heeft laten onderzoeken geeft u geen inzage in de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Het uitvoeringsrisico is groot en dat dient dan ook te worden in kaart te worden gebracht in het OTB, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit project.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>
	9	<p>Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes</p>	<p>De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen.</p>

		<p>helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.</p>	<p>Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p> <p>Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgevallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>
	11	<p>Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
	12	<p>Ik maak ernstig bezwaar tegen het kappen van vele bomen in het recreatiepark De Voorveldse Polder. Door een soort domino-effect als gevolg van een extra rijstrook, die weer leidt tot het opschuiven van de afrit en de noodzaak van waterberging ter compensatie is de aanslag bijzonder groot. Nut en noodzaak hiervan is niet aangetoond.</p>	<p>De extra rijstrook op de westelijke hoofdrijbaan van de A27 heeft slechts over een relatief beperkte lengte invloed op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder, namelijk alleen ter plaatse van het puntstuk (aansluiting toerit op parallelrijbaan). Daarnaast wordt langs de toerit een vluchtstrook aangelegd die noodzakelijk is vanuit oogpunt van verkeersveiligheid. Deze vluchtstrook heeft impact op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder. Dit effect is niet te vermijden binnen de doelstellingen van het project.</p> <p>Mede naar aanleiding van deze zienswijze is het ruimtebeslag in het recreatiepark aangepast door het verleggen van de geplande waterberging. Hierdoor kunnen meer bomen gehandhaafd blijven. In de Nota van Wijzigingen is dit toegelicht.</p>
ZWE-00260	2	<p>Er zijn onvoldoende maatregelen voorzien die geluids- en vervuilingsschade kunnen voorkomen. De enige acceptabele manier om een snelweg als deze vlak bij een dichtbebouwde woonomgeving aan te leggen - mocht dat al nodig zijn - is door middel van een overkapping.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.3 glazen overkapping).</p> <p>Met de in het tracébesluit genoemde maatregelen worden de wettelijke normen voor geluid en luchtkwaliteit gehaald.</p>
ZWE-00261	1	<p>Verstoring van al beperkte rust in omgeving en aantasting waardevolle en kwetsbare (rivieren)bos en omgeving. Ons persoonlijke concrete belang is dat de natuurlijke omgeving van een van de weinige authentieke plekken om te recreëren in de directe omgeving van Utrecht verder wordt aangetast.</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoelag gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur</p>

			<p>beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van de ecologische hoofdstructuur (EHS), als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermd flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat, de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het milieu-effectrapport tweede fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigend stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p>
ZWE-00262	6	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.
	8	Ik maak ernstig bezwaar tegen het kappen van vele bomen in het recreatiepark De Voorveldse Polder. Door een soort domino-effect als gevolg van een extra rijstrook, die weer leidt tot het opschuiven van de afrit en de noodzaak van waterberging ter compensatie is de aanslag bijzonder groot. Nut en noodzaak hiervan is niet aangetoond.	De extra rijstrook op de westelijke hoofdrijbaan van de A27 heeft slechts over een relatief beperkte lengte invloed op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder, namelijk alleen ter plaatse van het puntstuk (aansluiting toerit op parallelrijbaan). Daarnaast wordt langs de toerit een vluchtstrook aangelegd die noodzakelijk is vanuit oogpunt van verkeersveiligheid. Deze vluchtstrook heeft impact op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder. Dit effect is niet te vermijden binnen de doelstellingen van het project. Mede naar aanleiding van deze zienswijze is het ruimtebeslag in het recreatiepark aangepast door het verleggen van de geplande waterberging. Hierdoor kunnen meer bomen gehandhaafd blijven. In de Nota van Wijzigingen is dit toegelicht.
	9	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.	Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermd Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit. Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl .
	12	Files kosten de mensen tijd. Natuurlijk willen we allemaal de ons toegemeten tijd zo aangenaam en nuttig mogelijk besteden, dus uw streven om dit reistijdsverlies zo veel mogelijk te beperken verdient zeker alle lof. Maar dan moeten natuurlijk wel de grootste knelpunten het allereerst aangepakt worden. En dat is nu waar uw beleid de fout in gaat. Want waar is dat reistijdverlies het grootst? Dat blijkt NIET op de snelwegen te zijn; het verbreden daarvan heeft daardoor weinig effect. Nee, het grootste tijdverlies vindt plaats in of rond de stad! Nu is de ruimte in en om de steden beperkt, dus wegbreiding is daar hoe dan ook geen optie. Er is een veel betere aanpak mogelijk: we moeten het fiets-verkeer en het openbaar vervoer sterk bevorderen. Er valt nog heel veel te verbeteren aan voorzieningen voor fietsers, en aan het OV-netwerk. En als we dat doen, zal het wegverkeer afnemen, en zullen de files verminderen, zonder dat we de wegcapaciteit hoeven te verhogen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).

ZWE-00263	6	<p>Waar geluid van een spoorweg kan reflecteren tegen geluidsschermen, die u in dit plan plaatst, moet u die reflectie betrekken in de berekeningen. Dat heeft u niet overal correct gedaan en derhalve moet u dat rechtzetten.</p>	<p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidsscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West.</p> <p>De bouw van het 7 meter hoge geluidsscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidsscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidsscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd.</p> <p>Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidsscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>
	16	<p>Door de verkeersaantrekkende werking van dit project wordt tot ver buiten het projectgebied de stikstofdepositie verhoogd. Dat is schadelijk voor de natuur, en bovendien beperkt het direct of indirect de stikstofruimte voor de landbouw. Wat betekent dat voor toch een belangrijke bedrijfstak in Nederland?</p>	<p>De effecten op Natura 2000-gebieden zijn in de passende beoordeling in beeld gebracht. Daarbij is (conform artikel 3 Regeling PAS) zowel gekeken naar effecten op stikstofgevoelige gebieden vanuit het nieuwe tracé als naar effecten vanuit wegdelen waar het verkeer als gevolg van het project Ring Utrecht substantieel toeneemt (zogenaamde verkeersaantrekkende werking). Voor prioritaire projecten die betrekking hebben op een hoofdweg, zoals het project Ring Utrecht, is in artikel 2, tweede lid, onder a, Besluit grenswaarden PAS een grenswaarde vastgesteld van 3 kilometer aan weerszijden van de weg, gemeten vanaf het midden van de rijbaan. Deze grenswaarde houdt in dat alleen de effecten op een Natura 2000-gebied worden beoordeeld voor zover er binnen een afstand van 3 kilometer vanaf de weg een Natura 2000-gebied met een voor stikstof gevoelig habitat is gelegen. In dat geval wordt alleen het effect van de stikstofdepositie beoordeeld die als gevolg van het project of de andere handeling neerkomt in een zone tot 3 kilometer vanaf de weg. In de gebiedsanalyses bij het PAS is per Natura 2000 gebied onderbouwd dat deze extra depositie niet leidt tot verslechtering van de kwaliteit van de voor stikstof gevoelige habitattypen en leefgebieden van soorten en dat de instandhoudingsdoelstellingen op termijn kunnen worden gerealiseerd.</p> <p>Ingevolge artikel 5 van de Regeling PAS is de ontwikkelingsruimte die het bevoegd gezag toedeelt in een toestemmingsbesluit gelijk aan de toename van de stikstofdepositie op een hectare van een voor stikstof gevoelig habitat in een Natura 2000-gebied die een project per kalenderjaar kan veroorzaken, uitgaande van het jaar waarin de depositie als gevolg van dat project of die andere handeling het hoogst is.</p> <p>Bij de toedeling van depositieruimte in het PAS wordt onderscheid gemaakt tussen segment 1 voor de prioritaire projecten en segment 2 voor de niet-prioritaire projecten. Het project Ring Utrecht behoort tot de eerste categorie (zie bijlage Regeling PAS). De agrarische sector tot de tweede. In principe zijn de twee segmenten gescheiden en hebben zij ieder een aandeel in de beschikbare depositieruimte. Bij elke actualisatie van de projectenlijst in segment 1 worden de gevolgen van de veranderingen voor de beschikbare ruimte in segment 2 (niet-prioritaire projecten) betrokken. Wanneer een bijstelling van de lijst met prioritaire projecten ertoe zou leiden dat er te weinig ontwikkelingsruimte beschikbaar is in segment 2, dan besluiten de bij het programma betrokken bestuursorganen of het programma al dan niet bijsturing behoeft. Op deze wijze is er dus een beschermingsmechanisme opgenomen in het PAS waardoor de door u veronderstelde nadelen voor de agrarische sector beperkt worden.'</p>

ZWE-00264	2	Volgens het deelrapport lucht bevat het rekenmodel zoveel mogelijk emissies van praktijktesten. Een medewerker van RWS vertelde ons op de informatieavond van 17 mei dat er nog veel factoren van TNO-rollenbanktesten werden gebruikt in het luchtmodel, onder andere in de basismonitoringgegevens van de Emissieregistratie. Zijn dit volgens de Minister ook praktijktesten?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.
	9	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stressfactor voor Amelisseweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).
ZWE-00265	2	Op een belangrijk deel van de Ring Utrecht is al geruime tijd een maximum snelheid van 80 km/u ingevoerd in verband met het terugdringen van de geluidhinder en de uitstoot van CO2. Dit is een goede zaak en heeft zeker een positief effect gehad. Door het invoeren van deze 80 km/u is de capaciteit van deze wegdelen ook veel groter omdat er bij deze snelheid dichters op elkaar kan worden gereden. Het is volstrekt onduidelijk en niet consequent dat bij het nieuwe Ontwerp Tracébesluit dit regime van maximaal 80 km/u niet op de hele Ring wordt ingevoerd. Nergens wordt in het Ontwerp Tracébesluit de visie uitgesproken dat er op de Ring rondom Utrecht gekozen zou moeten worden op het hier overal invoeren van maximaal 80 km/u.	U stelt een verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen voor door de verhoging naar 130 km/u terug te draaien en een limiet van 80 of 90 km/u op ringwegen in te stellen. Dit voorstel is niet in lijn met het kabinetsbeleid. Daarin is bepalend of de EU-grenswaarden worden gehaald. Daarnaast is het effect op de concentraties vervuilende stoffen van een snelheidsverlaging direct langs de weg beperkt. Naarmate de afstand tot de snelweg toeneemt, is dit effect bijna te verwaarlozen. Een verlaging van de snelheid zal dan ook maar een zeer beperkt effect hebben op het verbeteren van de gezondheid van bewoners in de grote steden. Een groter effect op de gezondheid van inwoners van de grote steden heeft het aanpakken van de gemeentelijke knelpunten, die vooral verder binnenstedelijk liggen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80km/uur zijn niet nodig.
	4	Ik verzoek u dan ook om uw ontwerpen voor de verbreding/aanpassing van de Ring Utrecht in het Ontwerp Tracébesluit aan te passen op een rijsnelheid van maximaal 80 km/u (zoals elders op de Ring al is ingevoerd). Behalve het gunstige effect hierbij ten gunste van geluidhinder en de vermindering van uitstoot, kunnen rijstroken versmald worden (op een ontwerpssnelheid van 80 km/u) en zelfs deels niet aangelegd hoeven te worden en kunnen lange weefvakken aanzienlijk ingekort worden. Bovendien is het voor de weggebruiker ook helder als er op de hele Ring Utrecht overal een regime geldt van maximaal 80 km/u en niet op het ene deel wél en op het andere deel weer niet.	De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.
ZWE-00266	2	Omdat geluid van een spoorweg reflecteert tegen geluidschermen die u in dit project plaatst, moet die reflectie betrokken worden in de berekeningen. Dat heeft u niet overal correct gedaan en derhalve moet u dat corrigeren. Ik voorzie en vrees hogere geluidbelasting als gevolg van de verbreding van de A27 met extra	In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg.
			In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op de locatie Zwarte Woud.

		<p>rijstroken. Deze vrees wordt versterkt doordat het huidige geluidsscherf ter hoogte van de bedrijven aan Zwarte Woud wordt verwijderd en hier niets voor terug komt. Alsnog plaatsen van een geluidsscherf heeft als bijkomend voordeel dat er geen direct zicht op de snelweg ontstaat. Een bijvoorbeeld met klimop begroeid scherm is esthetisch veel verantwoord dan het asfalt van een snelweg.</p>	<p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidsscherf is alleen relevant ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan. In het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf geluid, wordt nader ingegaan op de geluidssituatie bij deze locatie en de vragen en opmerkingen uit de zienswijzen. Bij het Zwarte Woud is uit nader onderzoek gebleken dat een scherm tussen de bedrijfsgebouwen doelmatig is.</p>
3	<p>Over het hoofd gezien belang: Ja, de belangen van omwonenden en die van de natuurgebieden die zullen worden aangetast. Zie bovenstaande beargumentatie. Geraakt in belang: Ik word geraakt in mijn hoop op een gezonde toekomst, namelijk een mét natuur en zónder luchtvervuiling. Dat is natuurlijk nooit uw bedoeling geweest, maar dat valt nu dus nog te voorkomen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoelag gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van de ecologische hoofdstructuur (EHS), als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen.</p> <p>Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat, de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het milieu-effectrapport tweede fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigend stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p>	
ZWE-00267	6	<p>Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>
ZWE-00268	2	<p>Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fourageergebieden.</p>	<p>Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermde Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit.</p>

		Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl .
5	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stressfactor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
9	Verbreiding A27 in Utrecht heeft geen toekomst in de metropool, Utrecht Amsterdam Den-Haag Rotterdam tezamen. Auto's lopen vast door te weinig ruimte, geven teveel overlast, verbruiken teveel energie gezien de broeikasproblematiek. In Utrecht horen goede OV-verbindingen, fiets- en looproutes, flexibel natransport alles ingepast in woon- werk- en natuurgebieden. Het alternatief, verbetering OV Fiets Lopen in Utrecht heeft die toekomstbestendigheid.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).
12	De werkzaamheden naast de bak bij Nieuw-Amelisweerd leiden naar te vreezen valt tot veranderingen in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
ZWE-00269	2 Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stressfactor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en

		<p>compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
5	<p>Door de verkeersaantrekkende werking van dit project wordt tot ver buiten het projectgebied de stikstofdepositie verhoogd. Dat is schadelijk voor de natuur en bovendien beperkt het direct of indirect de stikstofruimte voor de landbouw. Wat betekent dat voor toch een belangrijke bedrijfstak in Nederland?</p>	<p>De effecten op Natura 2000-gebieden zijn in de passende beoordeling in beeld gebracht. Daarbij is (conform artikel 3 Regeling PAS) zowel gekeken naar effecten op stikstofgevoelige gebieden vanuit het nieuwe tracé als naar effecten vanuit wegdelen waar het verkeer als gevolg van het project Ring Utrecht substantieel toeneemt (zogenaamde verkeersaantrekkende werking). Voor prioritaire projecten die betrekking hebben op een hoofdweg, zoals het project Ring Utrecht, is in artikel 2, tweede lid, onder a, Besluit grenswaarden PAS een grenswaarde vastgesteld van 3 kilometer aan weerszijden van de weg, gemeten vanaf het midden van de rijbaan. Deze grenswaarde houdt in dat alleen de effecten op een Natura 2000-gebied worden beoordeeld voor zover er binnen een afstand van 3 kilometer vanaf de weg een Natura 2000-gebied met een voor stikstof gevoelig habitat is gelegen. In dat geval wordt alleen het effect van de stikstofdepositie beoordeeld die als gevolg van het project of de andere handeling neerkomt in een zone tot 3 kilometer vanaf de weg. In de gebiedsanalyses bij het PAS is per Natura 2000 gebied onderbouwd dat deze extra depositie niet leidt tot verslechtering van de kwaliteit van de voor stikstof gevoelige habitattypen en leefgebieden van soorten en dat de instandhoudingsdoelstellingen op termijn kunnen worden gerealiseerd.</p> <p>Ingevolge artikel 5 van de Regeling PAS is de ontwikkelingsruimte die het bevoegd gezag toedeelt in een toestemmingsbesluit gelijk aan de toename van de stikstofdepositie op een hectare van een voor stikstof gevoelig habitat in een Natura 2000-gebied die een project per kalenderjaar kan veroorzaken, uitgaande van het jaar waarin de depositie als gevolg van dat project of die andere handeling het hoogst is.</p> <p>Bij de toedeling van depositieruimte in het PAS wordt onderscheid gemaakt tussen segment 1 voor de prioritaire projecten en segment 2 voor de niet-prioritaire projecten. Het project Ring Utrecht behoort tot de eerste categorie (zie bijlage Regeling PAS). De agrarische sector tot de tweede. In principe zijn de twee segmenten gescheiden en hebben zij ieder een aandeel in de beschikbare depositieruimte. Bij elke actualisatie van de projectenlijst in segment 1 worden de gevolgen van de veranderingen voor de beschikbare ruimte in segment 2 (niet-prioritaire projecten) betrokken. Wanneer een bijstelling van de lijst met prioritaire projecten ertoe zou leiden dat er te weinig ontwikkelingsruimte beschikbaar is in segment 2, dan besluiten de bij het programma betrokken bestuursorganen of het programma al dan niet bijsturing behoeft. Op deze wijze is er dus een beschermingsmechanisme opgenomen in het PAS waardoor de door u veronderstelde nadelen voor de agrarische sector beperkt worden.'</p>
10	<p>Om de uitkomsten van de luchtberekeningen in het MER goed te kunnen beoordelen zou ik graag willen weten hoe de toekomstige emissies zijn berekend. Het gaat dan met name over de samenstelling van het wagenpark en bijbehorende emissiefactoren per voertuigklasse. In de Bijlage 3 van het Deelrapport luchtkwaliteit 'invoergegevens modelberekeningen' staan dergelijke essentiële data niet vermeld. Het MER schiet tekort in transparantie.</p>	<p>In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&M bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Tabellen_grafieken/Milieu_Leefomgeving/Emissiefactoren. De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer.</p> <p>Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.</p>
ZWE-00270	<p>2 Het is het onduidelijk welke emissiefactoren zijn gebruikt. Zijn de prognoses gebaseerd op de schone papieren typekeuringsnormen of de veel hogere emissies van de echte tests op de weg? Hoe verloopt de vervanging van oude door nieuwe voertuigen? De penetratiegraad van schonere</p>	<p>In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&M bekend worden</p>

		voertuigen in het toekomstige wagenpark kan tegenvallen doordat auto's een steeds langere levensduur bezitten (https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2016/20/personenauto-s-steeds-ouder). Graag aangeven hoe u dit verdisconteert.	gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Tabellen_grafieken/Milieu_Leefomgeving/Emissiefactoren . De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer. Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.
ZWE-00273	2	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan EHS-compensatie (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van EHS zal plaatsvinden. In het tracébesluit is aangegeven hoeveel oppervlakte EHS hier gecompenseerd zal worden.
	13	Het geluidsscherm langs het volkstuinencomplex ATV Stadion is gepland als 2 m hoog. Dat is te laag om depositie van roet te voorkomen. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Als de verbreding niet doorgaat, en ook als de verbreding wel doorgaat, is het nodig het scherm te verhogen tot 4 meter.	Op dit moment is geen scherm tussen de A27 en het volkstuinencomplex aanwezig. In de toekomstige situatie is er een scherm, en bovendien zijn de emissies dan lager dan nu, vanwege het schoner worden van het autoverkeer. Dat geldt voor de situatie zonder en met project. De verontreiniging van groenten, fruit, of tuinen zal in de toekomstige situatie dus niet ernstiger zijn dan momenteel. Waar het momenteel niet mogelijk is om pesto te maken uit zevenblad zal dat in 2030 waarschijnlijk ook nog zo zijn.
ZWE-00274	1	Bij deze wil ik even kort mijn reactie geven op enige (mogelijke) tekortkomingen in het plan. Naar mijn idee mist afstemming met de regio. De gemeente Utrecht wil auto's weren en is niet bereid te investeren in aansluitende wegen. Ook de provincie Utrecht zit niet volledig op dezelfde lijn als Rijkswaterstaat in dit plan. De huidige plannen zorgen daardoor waarschijnlijk voor een verschuiving van de file-problematiek (zie ook onderstaande argumenten), in plaats van een echt goede oplossing te bieden. Dat is teleurstellend voor een project met deze omvang qua kosten, risico's en maatschappelijke weerstand. Daarom verzoek ik u te kijken of dit op te lossen is. Zelf heb ik hier enkele ideeën over, maar omdat deze verder uitgewerkt zouden moeten worden heb ik deze niet bij dit schrijven inbegrepen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.3 verschuiven van knelpunten). Het beleid van de gemeente Utrecht is beschreven in het ambitiesdocument 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar' (UAB) (gemeente Utrecht, januari 2012) en verder uitgewerkt in het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB), Mobiliteitsplan Utrecht 2025 (gemeente Utrecht mei 2016). In de onderzoeken voor het tracébesluit Ring Utrecht is rekening gehouden met UAB-maatregelen waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden. Dit betekent bijvoorbeeld dat de onderzoeken in het deelrapport Verkeer rekening houden met de afwaardering van de Cartesiusweg en 't Goylaan naar een enkelstrooks profiel. In eerdere fasen van het project (trechterstappen, fase 2a) is UAB meegenomen als gevoeligheidsanalyse in het verkeersonderzoek. Gedurende de hele planstudie heeft intensief afstemming met de regio plaatsgevonden. In het onderdeel verkeer is te zien dat de uitvoering van de Ring Utrecht een vermindering van het verkeer op diverse lokale wegen tot gevolg heeft. Dit is in lijn met het beleid van de gemeente om verkeer niet door de binnenstad te laten gaan. De onderliggend wegennetstudie kijkt naar knelpunten op de aansluiting van het lokale wegennet en de snelweg, en heeft geleid tot aanpassingen op de grensvlakken die de doorstroming bevorderen.
	2	Het valt mij op dat het plan nog te weinig rekening houdt met verkeersafwikkeling op aansluitende (rijks)wegen. Daarbij is vooral het gebrek aan capaciteit een probleem, zodat files kunnen blijven bestaan. Hieronder zal ik dat nader specificeren. Ten eerste wordt er toenemende overbelasting en verkeersonveiligheid gecreëerd op de A12; vooral op de hoofdrijbaan richting Den Haag. De verbrede bak van de A27 bij Amelisweerd zorgt voor een (fors) grotere aanvoer van verkeer t.o.v. de huidige situatie. Er zijn echter geen extra rijbanen voorzien op de hoofdrijbaan van de A12 zelf. Dit terwijl het 'ritsen' van de 2 banen komend van A12-Bunnik en de 2 banen komend vanaf A27-Amelisweert nú al voor structurele files en onveilige situaties zorgt in de spits.	Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer, hoofdstuk 8. Het klopt dat door de verbreding van de A27 er een toename te verwachten is van verkeer op de A12. Dit verkeer verdeelt zich over de hoofdrijbaan en de parallelbanen. De parallelbanen worden

		<p>Ten tweede zitten de aansluitingen op de Ring Utrecht (zowel de Ring-Zuid/A12 als de A27) ook nu al vaak aan de grens van hun capaciteit. Het huidige OTB voorziet in capaciteitsverhogingen op de snelwegen, maar mist de samenwerking met lokale overheden om de aansluitingen aan te passen. Deze kunnen dus verder gaan vastlopen, met files tot op de snelweg (afritten) aan toe. Voorbeelden zijn de aansluitingen op de binnenring (Waterlinieweg) en de afslag Utrecht-Noord. (De laatste wordt ook al zwaarder belast door de geplande verbreding vanaf knooppunt Eemnes.)</p> <p>Tot slot wordt er in het OTB gesteld dat de verkeersdruk op het onderliggende wegennet zou afnemen door deze verbreding. Dat betwijfel ik enigszins. Naar mijn weten leveren de beperkte alternatieve routes tijdens een (drukke) spits namelijk weinig tot geen tijdswinst op, of duren zelfs langer.</p> <p>De (eerste twee) bovenstaande problemen kunnen op 3 manieren opgelost worden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Extra verbreding op o.a. de A12 en verhoging van capaciteit op aansluitingen in samenwerking met lokale overheden. Hier is waarschijnlijk echter weinig draagvlak voor en zal tot milieu- en parkeer-problemen leiden. - Een compactere oplossing. Het voordeel hiervan is dat dit binnen de huidige bak van Amelisweerd uitgevoerd kan worden. De huidige rijstrook verdeling is daar namelijk niet optimaal. Hiervoor zijn verschillende oplossingen mogelijk. Nadeel is dat dit een compromis zal zijn waarbij er minder 'ontweving' plaats vind en (iets) meer vertraging blijft. Voordeel is dat het met minder maatschappelijke weerstand, goedkoper, sneller en met lagere risico's te realiseren is. - Niets doen. Het nadeel hiervan is natuurlijk duidelijk, dan neemt o.a. vertraging (te sterk) toe en zijn de verdere verbredingen van de A27 minder zinvol. 	<p>met 1 rijstrook verbreed. De toename van verkeer op de hoofdbaan van de A12 is dus aanwezig, maar wel beperkter dan als er geen extra rijstrook op de parallelbaan zou worden gemaakt. Het klopt ook dat de Ring Utrecht niet filevrij zal zijn in de spits; dat is ook niet de het doel. Het doel is de doorstroming te verbeteren en de NoMo streefwaarden te halen. Op de A12 verbetert de doorstroming en wordt de NoMo streefwaarde in 2030 gehaald. De door u gesuggereerde oplossing om ook de hoofdbaan van de A12 te verbreden zou betekenen dat de Galecopperbrug vernieuwd moet worden: op de huidige Galecopperbrug is het onmogelijk de hoofdbanen te verbreden binnen de bestaande pylonen. Het handhaven van de bestaande Galecopperbrug is al sinds de Startnotitie een hard uitgangspunt.</p> <p>Het door u geschetste zorgpunt van de afwikkeling van verkeer van het hoofdwegennet naar het onderliggend wegennet is punt van onderzoek geweest in de milieu-effectrapportage. Samen met de regionale partijen zijn alle aansluitingen bekeken en zijn daar middels het verkeersmodel VISSIM doorrekeningen gemaakt. Daar waar knelpunten ontstaan, is gekeken naar maatregelen om de situatie te verbeteren. Deze maatregelen zijn onderdeel van het ontwerp-tracébesluit maar sommige maatregelen zijn op het onderliggend wegennet te treffen. Voor die specifieke punten worden afspraken gemaakt in het BOK.</p> <p>Ten aanzien van de afslag Utrecht noord hangt het van de keuze van de oplossing van de NRU af of hier een knelpunt ontstaat en hoe deze is op te lossen. Zodra duidelijk is wat de voorkeursvariant is van de Noordelijke Randweg Utrecht zullen in de Bestuursovereenkomst voor de Noordelijke Randweg Utrecht, indien noodzakelijk, hierover afspraken worden gemaakt.</p> <p>In het eerder genoemde verkeersstudie naar de relatie tussen het Onderliggend Wegennet en het Hoofdwegennet is het duidelijk dat op sommige wegen er een toename is en op sommige wegen een duidelijke afname. Per saldo is er een afname op het onderliggend wegennet waar te nemen. Uw oplossing naar een compactere oplossing is onvoldoende uitgewerkt om hier adequaat een antwoord op te geven. Het is namelijk niet duidelijk welke oplossing u bedoelt. In de loop van het project zijn vele varianten beschouwd. In de 'gids van probleemverkenning tot ontwerp-tracébesluit' staat beschreven welke varianten onderzocht zijn en welke afgevallen</p>
ZWE-00275	1	<p>Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.</p>	<p>Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken is het in enkele gevallen noodzakelijk om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde.</p> <p>Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.</p>
	3	<p>Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat, is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.</p>	<p>De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p> <p>Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgevallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer</p>

		<p>verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>
7	<p>Dit project lokt nóg meer verkeer naar en rond Utrecht , de lucht zal nóg meer verontreinigd worden en de stad wordt almaar minder leefbaar. Het geld wordt zo verkeerd gebruikt wordt en kan beter besteed worden aan een optimaal openbaar vervoer.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p>
11	<p>Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
14	<p>Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stressfactor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
15	<p>Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.</p>	<p>De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p> <p>Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>

ZWE-00276	1	<p>De geplande uitbreiding anticipeert niet op de ontwikkelingen van toekomstige vervoersmogelijkheden en maatschappelijke ontwikkelingen.</p> <p>In plaats van méér verkeer uit te nodigen moeten er oplossingen gevonden worden om het verkeer beter te verdelen over de dag. Zoals vrachtwagens buiten de spits laten rijden. Flexibele werktijden en thuiswerken stimuleren. En wie weet trouwens hoe het werkende leven er over tien jaar uitziet?!</p> <p>Gezien de snelle technische en maatschappelijke ontwikkelingen lijkt dit plan aan te haken aan een achterhaald verleden...</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (2.2.1 verkeersprognoses en 2.2.2 gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht begin 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Ook de meest recente gegevens ten aanzien van het beleid van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, waar Rijkswaterstaat als uitvoeringsorganisatie aan gehouden is, is meegenomen in de berekeningen. Het actief weren van vrachtverkeer uit de spitsperiodes (bijvoorbeeld door een spitsheffing voor vrachtverkeer) maakt geen onderdeel uit van het vigerende beleid van het ministerie van Infrastructuur en milieu.</p>
	2	<p>8 jaar bouwen (met kans op vertraging door onvoorziene problemen tijdens de bouw) zorgt vrijwel zeker voor een toename van files en overlast op dit traject tijdens de bouwfase...een lange tijd. Bovendien zitten er risico's rondom de bouwactiviteiten die voor nog meer kosten zorgen en mogelijk onherstelbare schade voor de omgeving met zich mee brengen (veranderde grondwaterstromingen die het bos in Amelisweerd aantasten; trillingen tijdens de bouw; beschadiging van het vlies tijdens en mogelijk later na de uitvoering).</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p>
	4	<p>Vier lagen snelweg boven elkaar?! Bij Rijnsweerd?! Ik vind het schokkend dat zoiets mensonterends überhaupt in overweging wordt genomen!</p> <p>Al zeker in ruil voor nog meer natuur bij Amelisweerd: een ecosysteem met bomen van zo'n honderd jaar oud kun je niet "compenseren"!</p> <p>(Bovendien is in 1980 bij de aanleg van de A27 door de rechter bepaald dat landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard moest worden – en de weg daarom in een betonnen bak gelegd werd en niet in een vlies).</p> <p>Laat Utrecht en omgeving <i>mooi</i> blijven en mooier worden.</p> <p>Anticipeer op minder verkeer op de Ring en niet op meer. Gebruik die miljarden om creatieve oplossingen te ontwikkelen en uit te voeren om CO2 uitstoot, geluids- en verkeershinder te verminderen. Er zijn al goede alternatieven aangedragen – en er is zeker meer mogelijk: leg eindelijk de focus op duurzame, mens- en natuurvriendelijke oplossingen!!!</p> <p>Luister naar de bewoners van Utrecht en omgeving. Luister naar je volk.</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoelage gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van de ecologische hoofdstructuur (EHS), als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat, de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het milieu-effectrapport tweede fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigend stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p>

			<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de oppervlakte van het landgoed, de aangetaste natuur wordt ruimhartig gecompenseerd.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren (zie de toelichting bij het tracébesluit). De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de ecologische hoofdstructuur (EHS), met inbegrip van Amelisweerd, met de grootst mogelijke kwaliteitstoelage gecompenseerd.</p> <p>Compensatie van natuurwaarden vindt plaats binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving. Het ruimtebeslag dat het project legt op beschermde gebieden (ecologische hoofdstructuur = EHS) wordt gecompenseerd. Samen met regiopartijen (Provincie Utrecht, gemeenten, natuur beherende organisaties) is gezocht naar geschikte locaties voor de compensatie van EHS. Versteving van de bestaande EHS is daarbij een van de uitgangspunten geweest. EHS-compensatie vindt uitsluitend plaats op gronden die daarvoor in aanmerking komen zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013-2028. Dit betekent dat EHS-compensatie buiten de bestaande EHS (maar wel daaraan grenzend) en bij voorkeur binnen de zogenaamde groene contour plaatsvindt.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>De uitspraak waaraan de zienswijze refereert, is de uitspraak van de Kroon van 24 december 1980. Daarin is uitgesproken dat goedkeuring werd onthouden aan het bestemmingsplan Maarschalkerveerd. In dit bestemmingsplan werd onder meer de aanleg van de A27 planologisch mogelijk gemaakt. Gelet op bezwaren van de Aktie Amelisweerd, was de Kroon van oordeel dat de bestemming weggebonden groen ter hoogte van het bos Amelisweerd niet voor goedkeuring in aanmerking kwam, voor zover deze bestemming niet benodigd was voor de bak-constructie. De A27 is dan ook ter hoogte van Amelisweerd in een bak-constructie aangelegd, waarmee aan deze uitspraak gevolg is gegeven. De uitspraak is nu niet meer relevant, want uit het thans voorliggende tracébesluit met bijlagen en uit de bijbehorende milieu-effectrapportage tweede fase, volgt dat extra rijstroken moeten worden toegevoegd en weefbewegingen moeten worden verminderd, mede vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. Om dit uit te kunnen voeren, kan niet langer met de huidige bakconstructie worden volstaan.</p> <p>Het vinden van creatieve oplossingen valt buiten de scope van dit tracébesluit. Reeds bedachte mogelijke oplossingen zoals inzet op openbaar vervoer zijn in deze studie onderzocht.</p>
ZWE-00277	1	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.</p>
	7	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen</p>

	beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
12	Ik voorzie en vrees hogere geluidbelasting als gevolg van de uitbreiding van de A27. Deze vrees wordt versterkt doordat het huidige geluidscherm bij de bedrijven aan Zwarte Woud wordt verwijderd en hier niets voor terug komt. Alsnog plaatsen van een geluidscherm heeft als bijkomend voordeel dat er geen direct zicht op de snelweg ontstaat. Een met klimop begroeid scherm is esthetisch veel aantrekkelijker dan het asfalt van de A27.	In het ontwerp-tracébesluit komt het geluidscherm dat in de huidige situatie op de rand van de verdiepte ligging staat te vervallen. Uit de afweging van de doelmatige maatregelen is gebleken dat het terugplaatsen van dit scherm onvoldoende extra geluidreductie oplevert bij de achterliggende woningen en daardoor niet doelmatig is. Dit heeft in het ontwerp-tracébesluit geresulteerd tot een maatregelenpakket waarmee er bij 3 woningen nog een overschrijding optrad van de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan van maximaal 1 dB. Zonder het geluidscherm langs de rijksweg zal tussen de bedrijfsgebouwen Woudstede en Arboned een gat in de afscherming ontstaan, waarvan door de insprekers wordt opgemerkt dat er veel geluid doorheen zal komen. Aangezien de hoge kantoorgebouwen aan weerszijden zorgen voor een goede afscherming, zou het gat inderdaad kunnen worden ervaren als een opvallende bron van geluid. Uit een aanvullende afweging is gebleken dat een scherm van 6 meter hoog, dat tussen de bestaande bedrijfsgebouwen kan worden geplaatst, doelmatig is. De resterende overschrijdingen kunnen daarmee worden weggenomen en het geluid uit het gat tussen de gebouwen zal als minder hinderlijk worden ervaren. Dit betekent dat het tracébesluit hierop is aangepast. In het Landschapsplan is aangegeven dat schermen op deze locatie een groene uitstraling zullen krijgen.
18	Via mijn bedrijf geef ik veel hardlooptrainingen in Amelisweerd. Ik vind de verbreding van de A27 een grote aantasting van het gebied waar zoveel sporters zoveel plezier beleven bij het uitoefenen van hun sport. Zowel baan-atleten als recreanten. Ook met de jeugd hebben we vaak hardlooptrainingen in Amelisweerd. Als atletiektrainer vind ik het ook heel bezwaarlijk dat de A27 nu heel dicht langs de atletiekbaan Maarschalkerweerd komt te liggen. De verbreding van de A27 is een aantasting van de luchtkwaliteit op de atletiekbaan en de overige sportvelden. Deze verbreding is daardoor onaanvaardbaar voor de gezondheid van de sporters. Tenslotte gaat men atletiek beoefenen mede vanuit een behoefte om via sporten gezonder te worden, echter de A27 komt bijna pal tegen de atletiekbaan te liggen. Wat natuurlijk verre van gezond is!!	In hoofdstuk 8 van de milieu-effectrapportage worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een afname van concentratiewaarden, vanwege de afname van de achtergrondconcentraties. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit.
ZWE-00278	1 Betrouwbaarheid groeiscenario's Hoewel wij begrijpen dat een hogere verkeersdruk om maatregelen vraagt, betwijfelen wij of de geprognostiseerde verkeersgroei vanuit het gehanteerde economische toekomstscenario's reëel is. Decisio heeft een MKBA uitgevoerd, waarbij Decisio eigen economische groeiscenario's heeft gebruikt. Alleen bij hun scenario van hoge groei heeft dit project een positief saldo. Intussen hebben het Planbureau voor de Leefomgeving en het Centraal Planbureau nieuwe scenario's openbaar gemaakt. Bij gebruik van deze scenario's blijkt het project verre van rendabel te zijn, zelfs niet als de economie de komende 100 (!) jaar blijft groeien. Wij verzoeken u dan ook nieuwe berekeningen te laten uitvoeren op basis van de meest recente economische groeiscenario's voordat besluitvorming over dit project kan plaatsvinden. Tevens verzoeken wij u van de verbreding af te zien op basis van de gehanteerde verouderde groeiscenario's. Daarnaast is de kans groot dat tegen de tijd dat de verbreding gereed zou zijn, er meer	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (2.2.1 verkeersprognoses en 2.2.2 gebruik toekomstscenario's). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (advies centraal planbureau). Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht begin 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment

	<p>'zelfrijdende' auto's zijn, of andere voorzieningen waardoor de onderlinge afstand tussen voertuigen tot een minimum beperkt zal worden, waardoor de efficiëntie van het asfaltoppervlak flink zal toenemen. Dit doet ons ernstig twijfelen aan de juistheid van de kosten-batenanalyse.</p>	<p>gehanteerd. Ook in eerdere fasen van de planuitwerking is steeds uitgegaan van de meest recente inzichten over de lange termijn ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer in Nederland. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn steeds toegepast. Zie voor meer achtergronden over de achtergronden van het gehanteerde verkeersmodel bijlage A van het deelrapport verkeer. Zie voor meer informatie over de lange termijn economische ontwikkelingen de publicaties van CPB/PBL. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r..</p>
3	<p>Groene buffer Zoals hierboven beschreven, bevinden zich in de open ruimte tussen de kantoorgebouwen diverse volwassen bomen. Hierdoor wordt de A 27 vanaf het Zwarte Woud visueel dan ook niet ervaren, zie bijgaande foto. Volgens de uitbreidingsplannen van de A 27 worden deze bomen gekapt, waardoor deze groene buffer tussen de A 27 en onze woningen compleet verdwijnt. Dit betekent dat wij direct zicht op de A 27 gaan krijgen, iets dat we verschrikkelijk zouden vinden. Wij betreuren het zeer dat er geen nieuwe bomen voor terug komen in de plannen ter hoogte van de open ruimte. Natuurcompensatie vindt plaats op locaties ver weg van onze directe omgeving. Wij zijn van mening dat dit ter hoogte van de open ruimte aan het Zwarte Woud zou moeten gebeuren in de vorm van een 'groen geluidsscherm'. Wanneer dit geluidsscherm wordt voorzien van gevelbeplanting, ontstaat toch een gewenst groen beeld.</p>	<p>De bomen die op de grondwal voor de kantoren Zwarte Woud staan zijn in het landschapsplan bij het ontwerp-tracébesluit gehandhaafd. Deze worden dus niet verwijderd. De bomenrij wordt daarentegen uitgebreid tot aan de Nieuwe Houtenseweg.</p>
4	<p>Luchtkwaliteit Niet alleen vanuit visueel oogpunt wensen wij een groen geluidsscherm, ook vanuit het aspect luchtkwaliteit. Op diverse plaatsen worden in de plannen bomenrijen, soms zelfs in meerdere lagen, verwijderd. In het RIVM rapport "Het effect van vegetatie op de luchtkwaliteit, Update 2011", RIVM Rapport 680705019/2011 van J. Wesseling, S. van der Zee (GGK Amsterdam) en A. van Overveld wordt op de situatie van bomen langs een snelweg ingegaan. In het rapport is in sectie 4.5 voor een schematische situatie onderzocht wat het effect is van een aaneengesloten bomenrij langs een snelweg. Het effect van de bomenrij plus ondergroen is dat de concentraties op en direct naast de weg iets toenemen en de concentraties op grotere afstand iets afnemen omdat de luchtstroom omhoog wordt gestuwd. Hierbij is het eventuele effect van depositie van fijnstof op de bomen nog niet in rekening gebracht. Hoewel niet onderzocht, mag worden aangenomen dat meerdere boomrijen dit afschermdende effect versterken. Evenzo zal het verwijderen van bestaande bomenrijen naast een snelweg het opstuwende/afschermdende effect van de bomenrijen naar verwachting verminderen en in hogere bijdragen van de emissies van het wegverkeer in de omgeving resulteren. In het InnovatiePlatform Luchtkwaliteit (IPL) van RWS is het effect van groen langs wegen ook onderzocht en samengevat in "Toepassingsadvies Vegetatie, Het advies t.a.v. de toepassing van vegetatie ter verbetering van de luchtkwaliteit langs snelwegen, Rapportnummer IPL-2b". In het advies van het IPL wordt ook op de mogelijke afschermdende werking van groenstroken op grotere afstanden tot de weg gewezen. Tevens wordt gewaarschuwd voor potentieel negatieve effecten op kortere afstanden achter de vegetatie. Bij het uitdunnen van een bestaande groenstrook is het denkbaar dat mogelijke kleine positieve effecten teniet worden gedaan en dat negatieve effecten gaan optreden. Wij verzoeken een degelijk onderzoek naar de luchtkwaliteit en zo nodig om passende maatregelen om deze op peil te houden en zo mogelijk te verbeteren.</p>	<p>In 2009 is met het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) gezocht naar innovatieve oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit langs het rijkswegennet. Binnen het IPL zijn op basis van internationaal literatuur- en laboratoriumonderzoeken alle kansrijke maatregelen voor de verbetering van luchtkwaliteit onderzocht. De kennis is opgedaan binnen grootschalige praktijkonderzoeken die binnen het innovatieprogramma zijn uitgevoerd. Het gaat om het effect van schermen, vegetatie, overkappingen van de weg, inclusief luchtbehandeling en Dynamisch Verkeersmanagement. Informatie over de resultaten van vegetatie kunt u vinden op de site: https://www.rijksoverheid.nl/zoeken?trefwoord=ipl+vegetatie. Uit het IPL onderzoek blijkt dat bomen en struiken weinig positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de Rijksweg. In het NSL rekenmodel luchtkwaliteit wordt rekening gehouden met bomen langs wegen in alleen binnenstedelijke situaties. Voor stedelijke wegen is een bomenfactor opgenomen in het rekenmodel. Dit in tegenstelling tot rijkswegen in buiten stedelijk gebied met weinig bebouwing, waar geen bomenfactor voor is opgenomen. Binnenstedelijke wegen met aan beide zijden een bomenrij hebben een negatief effect op de luchtkwaliteit, omdat uitlaatgassen onder het bladerdak blijven hangen. Het bepalen van het effect van het toepassen van vegetatie op schermen langs rijkswegen is (nog) niet mogelijk met het NSL rekenmodel. In het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) van het project Ring Utrecht is vegetatie meegenomen als innovatieve maatregel voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Op veel plaatsen is onderzoek gaande naar het reinigen van emissies van het wegverkeer door toevoegingen aan geluidschermen of kunstwerken. Dit kunnen specifieke katalysatoren of specifieke planten zoals een groenblijvende klimop zijn. Een recent voorbeeld hiervan is de Wall4Life. Locaties waar dergelijke maatregelen, indien gebleken effectief, specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven en geluidschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het MMA een filterende toevoeging aan de geluidschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen. U geeft terecht aan dat er onderzoek is gedaan naar de invloed van bomen en struiken op de verspreiding van emissies van het wegverkeer. Echter, in de gevalideerde luchtmodellen mag niet met een dergelijk effect worden gerekend aangezien het effect ondanks het onderzoek nog onvoldoende wetenschappelijk onderbouwd is en het effect ook seizoensafhankelijk is. Om die reden zijn de effecten van het toevoegen of weghalen van groenstroken niet meegenomen in de berekeningen. Op diverse plaatsen is onderzoek gaande naar het reinigen van de emissies van het wegverkeer door toevoegingen aan geluidschermen of kunstwerken. Dit kunnen specifieke katalysatoren of</p>

			specifieke planten zoals een groenblijvende klimop zijn. Een recent voorbeeld hiervan is de Wall4Life. Locaties waar de maatregelen specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven én geluidschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het MMA een filterende toevoeging aan de geluidschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen.
	5	<p>Risico's en overlast werkzaamheden</p> <p>Buiten de snelwegbak ligt een folie, de risico's van werken rondom dat folie zijn ongekend. Letterlijk en figuurlijk, want er is geen beproefde methode om te verbreden boven zo'n folie en als het mis zou gaan (lekkage) zijn de gevolgen niet te overzien, met name niet voor de directe omgeving, waarbij de grond en bebouwing daarop grote schade kunnen oplopen. Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. Daarnaast zijn er risico's vanuit het oogpunt van externe veiligheid die niet zijn onderzocht. Verder vinden wij het onaanvaardbaar dat er geen regels zijn met betrekking tot geluid en overlast tijdens de 8 jarige bouwperiode!</p>	<p>Er bestaat een kans dat door werkzaamheden aan de Ring Utrecht schade ontstaat aan eigendommen van derden. Aan de hand van de voorgenomen werkzaamheden wordt een invloedsgebied in kaart gebracht. Binnen dit gebied worden – vóór aanvang van de werkzaamheden – bouwkundige vooropnamen uitgevoerd aan objecten, installaties of landbouwgronden. De vooropnamerapporten worden aan de eigenaren verstrekt en gebruikt om te beoordelen of er een verband bestaat tussen schade en de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Aangewezen objecten, installaties of landbouwgronden zullen worden gemonitord tijdens de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Indien er volgens een benadeelde schade is ontstaan als gevolg van de werkzaamheden dan kan deze een verzoek om schadevergoeding indienen.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>In de milieu-effectrapportage en het deelrapport Externe Veiligheid is ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij de wegverbreding en de overkapping. Uit de milieu-effectrapportage blijkt dat het aantal transporten met gevaarlijke stoffen niet zal toenemen. Ook de routing zal niet wijzigen. Uit de milieu-effectrapportage volgt verder dat binnen de grenswaarde van 10-6 voor de plaatsgebonden risicocontour geen (beperkt) kwetsbare objecten liggen. De overkapping/tunnel bij Amelisweerd is niet langer dan 250 meter, reden waarom daar geen beperkingen aan het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn. Het groepsrisico neemt ten opzichte van de referentiesituatie alleen toe bij de "Uithof" omdat deze dichterbij de verbindingsweg Breda – Amersfoort komt te liggen. De verantwoording van deze toename is in het deelrapport "Externe Veiligheid" adequaat beschreven.</p> <p>Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg worden vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.</p>
ZWE-00279	10	<p>Natuur</p> <p>De wegverbreding gaat ten koste van een grote hoeveelheid groen. Het gaat om groen dat deel uitmaakt van de hoofdgroenstructuur van gemeente Utrecht, vooral ten westen van de A27, en de ecologische hoofdstructuur van de provincie, met name ten oosten van de A27. De wijze van compensatie is zeer betwistbaar (zie ook bijv. hieronder onder "EHS"). Daarnaast is het niet juist dat er veel minder bos wordt "gecompenseerd" dan (zelfs wettelijk) verplicht is. In het kader van de Boswet dient in totaal 32,7 hectare bos gecompenseerd te worden. Hiervan wordt iets meer dan 7 hectare terug geplant binnen het plangebied van de ring Utrecht, waarvan een groot deel op het perceel van de voormalige stadskwekerij aan de Nieuwe Houtenseweg.</p> <p>De overige hectares die gecompenseerd moeten worden, worden nieuw aangeplant buiten het plangebied en dit is niet juist. De kwantiteit en kwaliteit van de stedelijke groenstructuur neemt hierdoor bovendien af. In de berekening van de compensatie-opgave is bovendien geen rekening gehouden met de compensatie van struiken en vlakgroen.</p>	<p>Compensatie van natuurwaarden vindt plaats binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving. Het ruimtebeslag dat het project legt op beschermde gebieden (ecologische hoofdstructuur = EHS) wordt gecompenseerd. Samen met regiopartijen (Provincie Utrecht, gemeenten, natuur behorende organisaties) is gezocht naar geschikte locaties voor de compensatie van EHS. Versteving van de bestaande EHS is daarbij een van de uitgangspunten geweest. EHS-compensatie vindt bij voorkeur plaats op gronden die daarvoor in aanmerking komen zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013-2028. Dit betekent dat EHS-compensatie buiten de bestaande EHS (maar wel daaraan grenzend) en bij voorkeur binnen de zogenaamde groene contour plaatsvindt. In het tracébesluit is aangegeven waar en met welke oppervlakte de EHS gecompenseerd zal worden.</p>
	11	<p>Luchtkwaliteit</p> <p>Uit het deelrapport luchtonderzoek zou blijken dat na uitvoering van het project wordt voldaan aan de grenswaarden uit de wet Milieubeheer. In het rapport zijn de concentraties echter berekend voor 2030.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p>

	<p>De luchtkwaliteit moet echter (tevens en i.h.b.) worden berekend voor het jaar van openstelling, dat eerder voorzien is dan 2030. Nadat de minister het Ontwerp Tracébesluit in maart heeft getekend, zijn nieuwe Grootschalige achtergrondconcentraties en emissiefactoren gepubliceerd. Deze zijn hoger, en daarmee minder gunstig voor de luchtkwaliteit. De berekende concentraties geven daardoor een te rooskleurig beeld. De emissies nemen in de plansituatie toe met 3,9% – 7,8% ten opzichte van de autonome situatie.</p>	
16	<p>Risico's en Gevaarstelling Folie: De kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies (folie) zijn onverantwoord groot. Dat risico en deze gevolgen zouden in het OTB moeten zijn vastgesteld en helder in kaart gebracht.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
17	<p>(Volks)gezondheid en veiligheid: Het verkeer en verkeersgeluid van de snelwegen rondom Utrecht komt met deze verbreding (nog meer) als een deken over de steden (zoals Utrecht), dorpen en inwoners in deze omgeving te liggen. Ook zal de uitstoot van o.a. stikstofoxides, zwavelverbindingen en fijnstof door deze verbreding toenemen. Wat betekenen aspecten als o.a. dit toenemend verkeerslawaaï en deze toenemende uitstoot die met deze verbreding gepaard gaan voor de gezondheid van inwoners en andere burgers in deze omgeving? Dit zou ook in dit OTB moeten zijn onderzocht, geconcretiseerd, in de berekeningen opgenomen en waar mogelijk 'gemonetariseerd'. En daarbij moeten ook de volgende vraagstellingen worden meegenomen: Hoe veilig is transport van gevaarlijke stoffen onder het dak op de bak? Hoe groot is de kans op ontploffing van gelekt gas? Wat gebeurt er met de mensen op het dak indien er sprake van ontploffing? Hoe voorkomt u overlast voor de regio, qua onbereikbaarheid, sluipverkeer, grondwaterproblemen indien het vlies scheurt? Er bestaan geen bewezen technieken om dat te voorkomen. Ook is er geen risico-inventarisatie voor het geval een spoorviaduct onbruikbaar wordt. Het kan niet aan de orde zijn dat een (ontwerp)tracébesluit wordt vastgesteld zonder dat al deze zaken goed en adequaat geregeld zijn. Bovenstaande berekeningen incl. het antwoord op deze aanvullende vragen en met daarbij een adequate en inzichtelijke afweging 'of het allemaal wel dit risico waard is', hadden in het OTB moeten staan.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid. In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de procedures van de Wet milieubeheer ten aanzien van geluidhinder en de afweging van doelmatige geluidmaatregelen.</p>
23	<p>Normoverschrijdingen zijn volgens de MER niet te verwachten. Wel nemen de totale emissies volgens de effectanalyse (paragraaf 8.3) in totaal met tegen 4% toe (OTB tov autonoom). Uit tabel 8.4 blijkt echter dat voor elk deelgebied de percentages veel hoger liggen. Hoe kan dan de stijging in het totale plangebied op minder dan 4% uitkomen? Hoeveel bedragen de toenames van het OTB ten opzichte van de huidige situatie? Waarschijnlijk worden de modellen net zo lang bewerkt totdat de juiste uitkomsten eruit komen, en, als de snelweg er dan ligt en de uitstoot blijkt in de praktijk veel hoger te liggen, is het leed al geleden.</p>	<p>De aangehaalde tabel 8.4 geeft aan dat de emissies per deelgebied stijgen met 4 tot 8%. Het juridisch voorgeschreven studiegebied voor luchtkwaliteit, vanaf de voorafgaande tot en met de eerstvolgende aansluiting op de wegaanpassing, is echter groter dan het totaal van de vier deelgebieden (het plangebied). In het studiegebied buiten het plangebied is de toename van de emissie veel geringer, waardoor de toename in het gehele studiegebied kleiner is dan 4%. In hoofdstuk 8 van het milieueffectrapport worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030, na realisatie van het project, sprake van een afname. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Na realisatie van het project (2026) zal door de jaarlijkse monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) getoetst worden aan de dan geldende normen. Indien de dan geldende normen worden overschreden zullen extra maatregelen worden genomen.</p>
25	<p>Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbesteding en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de uitvoering). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De</p>

			emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.
ZWE-00280	4	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan EHS-compensatie (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van EHS zal plaatsvinden. In het tracébesluit is aangegeven hoeveel oppervlakte EHS hier gecompenseerd zal worden.
	9	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.
	11	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.
ZWE-00281	1	Geachte lezer, bestuurder, ambtenaar, politicus, Geregeld arriveer ik met mijn vouwfiets op station Utrecht. Vervolgens bezoek in een symposium, workshop of bijeenkomst in een van de vele gelegenheden in of om Utrecht bijvoorbeeld Fort Voordorp: Ik geniet van het oude stadscentrum: en soms kijk ik neer vanuit het stadskantoor: Ik ben dus geen inwoner van de stad Utrecht, maar als geregelde fietsende bezoeker ervaar ik de stank van het gemotoriseerde verkeer. Als milieu-professional ken ik de cijfers van het fijnstof in het stadscentrum en ik ken de gevolgen van de stikstof-emissies op de natuurgebieden tot in de wijde omtrek van de snelwegen. Van Amelisweerd tot de Veluwe. En ik weet dat de stikstof-emissies van het verkeer niet zijn meegenomen in het Plan van Aanpak Stikstof (PAS). Als mede eiser van Urgenda en deelnemer aan de Climate Walk richting Parijs, ben ik er van overtuigd dat het huidige Nederlandse beleid moet worden aangescherpt om te kunnen voldoen aan de afspraken die in Parijs gemaakt zijn. Een aangescherpt klimaatbeleid vergt het uitfasen van fossiele brandstoffen waaronder een goed fietsbeleid en snelle electrificatie van voertuigen. Het CPB voorziet dat het autoverkeer minder groeit dan eerder verwacht en dat investeringen in snelwegen financieel onverstandig zijn. Dit geldt zeker voor vergoten van de 'bak' van Amelisweerd. Om global warming binnen de perken te houden dient een groot deel van de thans bekende voorraden fossiele brandstoffen in de grond te blijven: "stranded assets". Ik hoop dat u, lezer, uw uiterste best zult doen dit onzalige plan van uitbreiding van de ring rond	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (advies centraal planbureau). De effecten van stikstofdepositie zijn in het kader van het Programma Aanpak Stikstof (PAS) uitgebreid onderzocht. In de passende beoordeling van de Ring Utrecht wordt daarom ook verwezen voor de stikstofeffecten naar de passende beoordeling en gebiedsanalyses bij het PAS. In de gebiedsanalyse per Natura 2000-gebied is verzekerd dat door de uitvoering van een gebalanceerd en robuust pakket aan herstelmaatregelen, in de eerste programmaperiode geen verslechtering optreedt van alle voor stikstof gevoelige habitattypen en habitats van soorten. 'Verbetering van de kwaliteit' of 'uitbreiding van de oppervlakte' van de habitattypen of leefgebieden zal in een aantal Natura 2000-gebieden waar dit een doelstelling is, in het eerste tijdvak van het programma aanvangen. In de overige gebieden waar dit een doelstelling is, kan verbetering of uitbreiding in het tweede of derde tijdvak van het programma aanvangen. De meest effectieve maatregel voor vermindering van stikstofuitstoot vanuit het verkeer is aanscherping van de toegestane emissie per voertuigkilometer. De Europese emissiestandaard

		<p>Utrecht tegen te houden. En ik wens u de bijna boven-menselijke kracht toe om onze minister op het goede pad te brengen.</p>	<p>(euronorm) is de afgelopen jaren telkens naar beneden bijgesteld. In de komende jaren zullen de euronormen voor stikstofemissie verder aangescherpt worden.</p>
	2	<p>Verbreiding van de 'bak' van Amelisweerd is landschappelijk schadelijk, veroorzaakt meer luchtverontreiniging, meer fijnstof, meer stikstofoxiden op natuurgebieden tot in de wijde omtrek. Het ontwerp besluit druist in tegen de noodzaak om het gebruik van fossiele brandstoffen uit te faseren omwille van beperking van klimaatverandering. Over het hoofd gezien belang: Het belang van de gezonde lucht voor de huidige en toekomstige generaties. Als fietser in de stad en omgeving van Utrecht. Zie bijlage met een van illustraties voorziene zienswijze.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Onderdeel van het NSL is de jaarlijkse monitoring. Als onderdeel van de monitoring worden jaarlijks met de monitoringstool berekeningen uitgevoerd van de concentraties in het achterliggende kalenderjaar en van de prognosejaren van het NSL (2015, 2020 en 2030). Metingen zeggen alleen iets over de huidige situatie en niet over een toekomstig effect. Indien uit de monitoring blijkt dat de geplande of getroffen maatregelen niet voldoende effectief zijn, zullen er binnen het NSL extra maatregelen worden genomen om de (dreigende) normoverschrijdingen weg te nemen. In de NSL monitoring worden de concentraties fijn stof en stikstofdioxide in kaart gebracht op basis van modelberekeningen en metingen. De luchtkwaliteit in Nederland wordt continu gemeten met het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML) door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Voor een overzicht van de meetpunten zie www.rivm.nl/lml. Modelberekeningen zorgen voor een geografisch meer gedetailleerd en beter dekkend totaalbeeld van de luchtkwaliteit dan mogelijk is op basis van alleen metingen op een beperkt aantal meetlocaties. De metingen vormen een essentiële basis voor de ijking van modelberekeningen. Het RIVM stelt jaarlijks een rapportage op met de resultaten van de monitoring. Deze rapportages zijn in november/december openbaar. De rapportages van de jaarlijkse monitoring zijn te vinden op www.nsl-monitoring.nl.</p>
ZWE-00282	1	<p>Dit is een kostbaar, zinloos, schadelijk, overbodig plan. Niemand is hier bij gebaat. Er wordt grote schade aangebracht aan milieu, natuur, cultuurmonumenten, het project is schadelijk voor de gezondheid van omwonenden en de verkeersdruk zal alleen maar toenemen.</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoeslag gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van de ecologische hoofdstructuur (EHS), als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat, de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het milieu-effectrapport tweede fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigend stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p>

		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).
		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.
2	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een OTB te noemen. Doe uw huiswerk over en leg een nieuw OTB ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	Compensatie van natuurwaarden vindt plaats binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving. Het ruimtebeslag dat het project legt op beschermde gebieden (ecologische hoofdstructuur = EHS) wordt gecompenseerd. Samen met regiopartijen (Provincie Utrecht, gemeenten, natuur beherende organisaties) is gezocht naar geschikte locaties voor de compensatie van EHS. Versteving van de bestaande EHS is daarbij een van de uitgangspunten geweest. EHS-compensatie vindt bij voorkeur plaats op gronden die daarvoor in aanmerking komen zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013-2028. Dit betekent dat EHS-compensatie buiten de bestaande EHS (maar wel daaraan grenzend) en bij voorkeur binnen de zogenaamde groene contour plaatsvindt. In het tracébesluit is aangegeven waar en met welke oppervlakte de EHS gecompenseerd zal worden.
3	Om tot een positieve MKBA te kunnen komen bent u er blijkbaar van uitgegaan dat de Nederlander nog 100 (!) jaar lang accijns op benzine en diesel zal blijven betalen. Het lijkt mij ook echt helemaal in tegenspraak met alle afspraken, zowel nationaal als internationaal, die over de uitstoot van koolstofdioxide zijn gemaakt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.
		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).
		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.
		Bij het maken van de maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) zijn de gebruikelijke parameters aangehouden. Ook is uitgegaan van de meest recente inzichten over de lange termijn ontwikkelingen over autobezit en autogebruik. Bron: CPB en PBL. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r..
6	Om de opwarming van de aarde te beperken tot 1,5° (hoogstens 2°) moet de CO ₂ -emissie in 2030 al ruwweg gehalveerd zijn tov. 1990, en in de geïndustrialiseerde landen dan dus al zeker 70% lager zijn dan in 1990. De CO ₂ -emissie van het wegvervoer zal over 15 jaar nog maar een fractie mogen zijn van nu. Dit betekent dat alle zeilen moeten worden bijgezet. Dus over 15 jaar moeten in hoogontwikkelde landen als Nederland én de reis- en vervoersafstanden korter zijn dan nu (compacte steden o.a.) én de zuinigste vervoersmiddelen (trein, lightrail, tram, (E)-fiets) een veel groter aandeel hebben in mobiliteit en vervoer én de voertuigen veel zuiniger zijn én de voertuigen verregaand op groene stroom rijden. Het aantal auto- en vrachtautokilometers zal daardoor over 15 jaar veel lager zijn dan nu.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).
		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (klimaat).
		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.1 verkeersprognoses, huidige situatie groei verkeer).
		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (2.2.1 verkeersprognoses en 2.2.2 gebruik toekomstscenario's).
		Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht is uitgegaan van de meest recente inzichten ten aanzien van de lange termijn ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer in Nederland. De meest recente inzichten van CPB/PBL zijn steeds verwerkt in het verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) welke toegepast is in deze, maar ook in eerdere fasen van de planuitwerking. Zie voor meer informatie over (de kwaliteit van) het model en de gehanteerde uitgangspunten bijlage A van het deelrapport Verkeer. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r.. Er is geen norm voor koolstofdioxide (CO ₂) opgenomen in de Wet milieubeheer. Voor een tracébesluit hoeft dan ook niet getoetst te worden aan koolstofdioxide. De aanpak van broeikasgas koolstofdioxide CO ₂ vindt plaats op landelijk niveau. zie voor meer informatie over broeikasgassen het algemene deel luchtkwaliteit.
9	De ecologische compensatie voor het kappen van stukken Nieuw Amelisweerd is eigenlijk niet geregeld. Aan kaartjes met zoekgebieden zonder enige garantie van aankoop en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie fatsoenlijk geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn mag u niet meer in aanmerking nemen voor	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.
		Conform de Tracéwet kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van

		compensatie. Op dit moment biedt het OTB onacceptabel weinig garantie voor een wel acceptabele compensatie. Trek het in.	zoekgebieden waar compensatie van Ecologische Hoofdstructuur (EHS) zal plaatsvinden. In het tracébesluit is exact aangegeven waar en met welke oppervlakte de EHS gecompenseerd zal worden. Zie ook hiervoor de nota van wijziging.
	12	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het vlies gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel. U mag niet dit risico nemen. Blijf eraf. Niet voor niets hebben we 35 jaar geleden zo gevochten voor dit landgoed.	De verbreding van de weg binnen de folie is complex en risicovol. De reeds uitgevoerde en komende onderzoeken geven voldoende aan, dat het risicoprofiel beheersbaar is. Vanwege de belangrijke functie van het vlies (of folie) is het noodzakelijk de bestaande grondwatersituatie te behouden (en daarmee de bestaande grondwaterfluctuatie). Om die reden zal in het programma van eisen uitgebreid aandacht worden besteed aan deze risico's en een duidelijk set eisen, randvoorwaarden en veiligheidsprocedures worden opgenomen. Verder bestaat ter plaatse van de folie en bak de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Bij de aanleg van de oorspronkelijke tunnelbak zijn ook damwanden gebruikt. Via grondwatermetingen aan beide zijden van de tunnelbak is destijds bepaald dat na afloop van de werkzaamheden de grondwaterstand aan beide zijden van de tunnelbak zich min of meer heeft hersteld tot de situatie van voor de aanleg. Ook nu zal tijdens de verdere uitwerking van het ontwerp voor de bak er nadrukkelijk aandacht zijn voor de effecten op het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Bij de effectbeoordeling wordt ook de relatie gelegd met de kwetsbare natuur in Amelisweerd. Aangezien het gaat om een mogelijk tijdelijk grondwatereffect worden de effecten op de natuur gering geacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke metingen worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor tijdelijke mitigerende maatregelen. Daarmee wordt de kans op aantasting van natuurwaarden als gevolg van de werkzaamheden tijdens de bouw gering geacht.
ZWE-00284	4	De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen in plaats van toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting.	De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen. In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen. Dit kan worden bereikt door het scherm met absorberend materiaal te bekleden of het scherm vanuit de weg gezien achterover te laten hellen.
	9	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.
	11	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel Kieviten, een soort die	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft.

		<p>momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.</p>	<p>De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De Kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de Kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de Kievit geen compensatieplicht.</p>
ZWE-00285	2	<p>De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen in plaats van toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting.</p>	<p>De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen. In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen. Dit kan worden bereikt door het scherm met absorberend materiaal te bekleden of het scherm vanuit de weg gezien achterover te laten hellen.</p>
	5	<p>Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.</p>
	8	<p>Om de uitkomsten van de luchtberekeningen in het MER goed te kunnen beoordelen zou ik graag willen weten hoe de toekomstige emissies zijn berekend. Het gaat dan met name over de samenstelling van het wagenpark en bijbehorende emissiefactoren per voertuigklasse. In de Bijlage 3 van het Deelrapport luchtkwaliteit 'Invoergegevens modelberekeningen' staan dergelijke essentiële data niet vermeld. Het MER schiet tekort in transparantie.</p>	<p>In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&M bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Tabellen_grafieken/Milieu_Leef_omgeving/Emissiefactoren. De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer. Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.</p>
ZWE-00286	1	<p>Wij zijn tegen verbreding van de A27 snelweg. Wij zijn van mening dat Amelisweerd moet blijven bestaan zoals het nu is. Dit is belangrijk voor flora en fauna. Tevens gunnen wij onze kinderen natuur waar ze kunnen spelen. Natuur wordt geschaad.</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoelage gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van de ecologische hoofdstructuur (EHS), als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling</p>

			<p>blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat, de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het milieu-effectrapport tweede fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigend stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.(2.8.2 Amelissewaard)</p>
ZWE-00287	1	Ten eerste maak ik me zorgen over de folie die bij een verbreding van de bak beschadigd kan raken. U geeft geen berekening van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Het risico bij de uitvoering is zo hoog dat het dient te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan. Dit is uitermate zwaarwegend voor mij.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewaard).
	2	Het nieuwe verkeersmodel wordt rond deze tijd gepubliceerd. Omdat het verkeer al enige tijd niet meer groeit, zal blijken dat de business case voor de wegverbreding niet meer positief is. Ik vraag u om met de recentste verkeersscenario's rekening te houden. En te kiezen voor een oplossing die qua kosten-baten wel uitkomt.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.1 verkeersprognoses, huidige situatie groei verkeer).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit zoals nu voorligt. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>Er vanuit gaande dat met het nieuwe verkeersmodel, de nieuwste versie van het NRM bedoeld wordt, het volgende: bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r..</p>
ZWE-00288	12	Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.	<p>Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken is het in enkele gevallen noodzakelijk om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde.</p> <p>Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een</p>

			<p>melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.</p>
	16	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	<p>In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt.</p> <p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>
ZWE-00289	5	Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.	<p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West.</p> <p>De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd.</p> <p>Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>
	10	Verbreiding van wegen en dus nog meer wegverkeer gaat niet samen met minder energiegebruiken en minder CO2-emissies. Trein, bus en (elektrische) fiets zijn het energiezuinige, CO2-vrije alternatief. Dus geen verbreding van de Ring en geen nieuwe wegen meer.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).
	14	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>
ZWE-00290	1	Geachte mevrouw, meneer, Ik ben tegen de verbreding van de Ring Utrecht A27/A12, omdat: - De schaarse natuur rond Utrecht onomkeerbaar wordt beperkt.	Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtesbeslag op

		<p>waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoeslag gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van de ecologische hoofdstructuur (EHS), als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen.</p> <p>Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat, de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het milieu-effectrapport tweede fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigend stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p>	
	3	- Nederland dat geld beter kan investeren in innovatief openbaar vervoer, waarmee een duurzame oplossing wordt gevonden	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).
ZWE-00291	4	De werkzaamheden naast de bak bij Nieuw-Amelisweerd leiden naar te vrezen valt tot veranderingen in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
	7	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.

ZWE-00292	1	Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
	5	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.
	9	De landschapswal is nu een belangrijk geluidslek Amelisweerd in. Herstel is onvoldoende. De landschapswal plus de aansluitende schermen moeten overal minimaal 4 m boven wegdek hoog zijn. Wellicht dat de geluidbelasting in Amelisweerd bij wind uit NW-richtingen dan niet toeneemt ondanks de verkeerstoename en ter hoogte van het ergste lek iets afneemt (bij de overgang van wal naar scherm langs de bak).	De landschapswal bij Amelisweerd zoals die in het ontwerp-tracébesluit is opgenomen is in het tracébesluit vervangen door een landschapsscherm, zie ook de Nota van Wijzigingen. De geluidbeperkende werking van dit scherm is nu ook doorgerekend; daaruit blijkt dat de toekomstige geluidbelasting in Amelisweerd iets lager is dan de geluidbelasting die nu is toegestaan op basis van het geldende geluidproductieplafond. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 Geluid (2.5.8 geluid - Amelisweerd) een kaart opgenomen met daarop de ligging van de geluidcontouren. Hierin is deze verbetering te zien.
	10	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.	Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermd Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit. Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuisen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl .
	13	Ik voorzie en vrees hogere geluidbelasting als gevolg van de verbreding van de A27 met extra rijstroken. Deze vrees wordt versterkt doordat het huidige geluidscherm ter hoogte van de bedrijven aan Zwarte Woud wordt verwijderd. Alsnog plaatsen van een geluidscherm heeft als bijkomend voordeel dat er geen direct zicht op de A27 ontstaat. Een met klimop begroeid scherm is esthetisch heel wat verantwoord dan het asfalt van de A27.	In het ontwerp-tracébesluit komt het geluidscherm dat in de huidige situatie op de rand van de verdiepte ligging staat te vervallen. Uit de afweging van de doelmatige maatregelen is gebleken dat het terugplaatsen van dit scherm onvoldoende extra geluidreductie oplevert bij de achterliggende woningen en daardoor niet doelmatig is. Dit heeft in het ontwerp-tracébesluit geresulteerd tot een maatregelenpakket waarmee er bij 3 woningen nog een overschrijding optrad van de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan van maximaal 1 dB. Zonder het geluidscherm langs de rijksweg zal tussen de bedrijfsgebouwen Woudstede en Arboned een gat in de afscherming ontstaan, waarvan door de insprekers wordt opgemerkt dat er veel

			<p>geluid doorheen zal komen. Aangezien de hoge kantoorgebouwen aan weerszijden zorgen voor een goede afscherming, zou het gat inderdaad kunnen worden ervaren als een opvallende bron van geluid.</p> <p>Uit een aanvullende afweging is gebleken dat een scherm van 6 meter hoog, dat tussen de bestaande bedrijfsgebouwen kan worden geplaatst, doelmatig is. De resterende overschrijdingen kunnen daarmee worden weggenomen en het geluid uit het gat tussen de gebouwen zal als minder hinderlijk worden ervaren. Dit betekent dat het tracébesluit hierop is aangepast. In het Landschapsplan is aangegeven dat schermen op deze locatie een groene uitstraling zullen krijgen.</p>
	17	In de file top 50 staan slechts enkele files die dit project zou moeten oplossen. Allereerst merk ik op dat de files blijven, ook met dit project. Dat rekent u zelfs gewoon zelf uit. Maar bovendien valt in dit geval op dat de files die u met dit project zou willen verminderen, niet speciaal opvallen in de top 50. U steekt heel veel geld in een relatief klein probleem, en lost dan dat probleem niet eens op.	In de file top 50 staan verschillende deeltrajecten die onderdeel zijn van de Ring Utrecht. Een van de twee doelstellingen van het project is om de doorstroming op de Ring Utrecht A27/A12 te laten voldoen aan de streefwaarde 2 uit de Nota Mobiliteit, op een verkeersveilige manier. Het doel van dit project is overigens niet dat alle files worden opgelost, maar dat de doorstroming verbetert. Bij een streefwaarde van 1,0 is er geen sprake meer van file. De ring verbetert de doorstroming maar voorkomt niet alle vertragingen op de ring. Er wordt een mate van vertraging geaccepteerd, omdat voor het volledig oplossen van de files het ruimtegebruik en de benodigde financiële middelen te groot zijn. In het milieueffectrapport is aangetoond dat de doorstroming per saldo verbetert.
ZWE-00293	1	Waar geluid van een spoorweg kan reflecteren tegen geluidsschermen, die u in dit plan plaatst, moet u die reflectie betrekken in de berekeningen. Dat heeft u niet overal correct gedaan en derhalve moet u dat rechtzetten.	<p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidsscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West.</p> <p>De bouw van het 7 meter hoge geluidsscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidsscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidsscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd.</p> <p>Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidsscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>
	2	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.
	3	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).</p> <p>U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.</p>
	6	Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt.

		<p>een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.</p>	<p>De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.</p> <p>De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.</p>
	7	<p>Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.</p>	<p>In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt.</p> <p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>
	13	<p>Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.</p>	<p>Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermde Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit.</p> <p>Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl.</p>
ZWE-00296	1	<p>Wij wonen al jaren in deze woningen en bij schoonmaken van de buitenboel (kozijnen onder andere) zijn deze zwart van de fijnstof. Het nog verder uitbreiden van dit tracé levert nog meer milieu belastende effecten op en meer fijnstof. Tevens neemt de geluidsoverlast zonder een degelijke geluidswal nog verder toe.</p> <p>Tevens wordt bijna bij ons voor de deur een nieuwe uitvalsweg aangelegd door de ontsluiting van de Rijnenburgpolder. De capaciteit van de AC Verhoef blijkt nu al bij een beetje drukte ontoereikend te zijn, laat staan wat voor problemen dit gaan geven met de deze nieuwe uitvalsweg. We zitten niet te wachten op nog meer schadelijke milieu effecten dan die er nu al zijn. De milieu belasting van deze wijk wordt zo groot dat ziekte als gevolg van de milieu effecten niet lang op zich zullen laten wachten.</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoeslag gecompenseerd. Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van de ecologische hoofdstructuur (EHS), als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat, de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd.</p>

			<p>Zoals uit het milieu-effectrapport tweede fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigend stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Wat betreft de effecten met betrekking tot geluid kan gesteld worden dat door het plaatsen van nieuwe geluidschermen de geluidbelasting op uw woning door het project Ring Utrecht met 6 dB afneemt.</p> <p>De plannen van de gemeente Utrecht met betrekking tot Rijnenburg, zijn al geruime tijd "bevroren". Mocht het project Rijnenburg in de toekomst een doorstart gaan krijgen, dan zal de gemeente Utrecht in samenwerking met haar regiopartners (waaronder Rijkswaterstaat, gemeente Nieuwegein en Provincie Utrecht) onder andere de effectstudie moeten actualiseren. Uiteraard zal dan ook de ontsluiting van Rijnenburg op basis van de meest recente inzichten getoetst moeten worden.</p>
ZWE-00297	1	De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.	<p>De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.</p> <p>De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.</p>
	5	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
ZWE-00298	3	<p>Kapitaalvernietiging</p> <p>De verbreding van de ring Utrecht gaat ten koste van een waardevol historisch natuurgebied zoals Amelisweerd. In dit gebied is juist de laatste jaren financieel flink geïnvesteerd om tegemoet te komen aan de hoge bezoekersaantallen: bruggen zijn vernieuwd, wandelpaden verbeterd, parkeerplaatsen zijn aangelegd etc.</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoeslag gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende</p>

		<p>natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van de ecologische hoofdstructuur (EHS), als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat, de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het milieu-effectrapport tweede fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigend stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p>	
5	<p>Geluidsschermen: doekje voor het bloeden Ik ben er niet gerust op dat de benodigde geluidsschermen er op tijd komen. Deze ongerustheid is gebaseerd op de gebeurtenissen in het verleden. Bewoners hebben namelijk erg hun best moeten doen om de huidige schermen gerealiseerd te krijgen (ondanks toezeggingen bij de aanleg van de A27 hier).</p> <p>Daarnaast is het zo dat geluidsschermen het geluid matig tegenhouden: in het algemeen is men hier genoodzaakt om 's nachts te slapen met gesloten ramen. Daarnaast is er ook sprake van fijnstof, wat de nodige gevolgen heeft voor de gezondheid van de bewoners dichtbij snelwegen. Mijn conclusie is dat er zoveel negatieve gevolgen zijn van de voorgestelde verbreding van snelwegen, dat de beslissing hierover voorlopig moet worden uitgesteld.</p>	<p>De wens om de geluidsschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidsschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt en kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden.</p> <p>De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>De geluidsschermen langs de A27 zijn destijds met een zodanige hoogte ontworpen, dat kon worden voldaan aan de toen geldende normen voor de geluidbelasting. Dat wil niet zeggen dat alle geluid wordt tegengehouden door geluidsschermen, maar dat met deze voorzieningen de geluidbelasting tot een aanvaardbaar niveau wordt teruggebracht. Voor het project Ring Utrecht geldt het wettelijk kader van de Wet milieubeheer, dat er op gericht is om de geluidbelasting niet te doen toenemen als gevolg van het project. Daarom geldt voor de woningen in Voordorp een toetswaarde, die is gebaseerd op het geldende geluidproductieplafond bij de wijk. Met de verhoging van het geluidsscherm kan weer worden voldaan aan deze toetswaarde en wordt voldaan aan de wettelijke verplichting.</p> <p>In hoofdstuk 8 van de milieu-effectrapportage worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Nu bijna overal in Nederland de Europese normen worden gehaald wordt het landelijk beleid meer gericht op maximale gezondheidswinst in plaats van lokale knelpunten. De Europese bronmaatregelen zijn momenteel het meest kosteneffectief om de luchtkwaliteit te verbeteren. Om het wagenpark de komende jaren schoner te krijgen wordt de toepassing van minder milieubelastende brandstoffen zoals waterstof en de verdere ontwikkeling van elektrische voertuigen gestimuleerd. De Gezondheidsraad is gevraagd te adviseren over hoe gezondheid meer centraal te stellen in het luchtkwaliteitsbeleid.</p>	
ZWE-00299	1	<p>LUCHTKWALITEIT Nederland telt 1 miljoen mensen met luchtwegproblemen. Uitgebreid onderzoek laat zien dat luchtverontreiniging bijdraagt tot deze problemen zoals astma en een complex van daaruit voortvloeiende gezondheidsproblemen zoals eczeem, verhoogde bloeddruk, hart- en vaatziekten,</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.</p>

	<p>rugklachten. (zie b.v. de onderzoeken van professor Brunekreef en het blad van het Longfonds) Niet alleen betalen deze mensen de volle prijs van het eigen risico, zodat zij in 2016 een bedrag van 375 (of385, de stijging gaat zo snel dat ik het niet bij kan houden) miljoen kwijt zijn, maar daar bovenop betalen zij vaak ook nog een bedrag voor aanvullende verzekeringen. Zo gaat er een bedrag van 600 miljoen euro vanuit deze kleine groep op aan kosten die ten dele vermijdbaar zijn. Daar bovenop komen nog de extra kosten van de zorgverzekeringen voor ziekenhuisopnames en specialistische zorg. Door schonere lucht kunnen deze kosten aanzienlijk lager worden. Naast de financiële kosten kant, is er ook het enorme probleem van gederfde levensvreugde, van het niet kunnen vervullen van het menselijk potentieel, van het niet kunnen benutten van eerder genoten opleidingen en verworven werkervaring, en van verloren levensjaren. De Nederlandse overheid, gezien dit OTB, streeft ernaar op het randje van de huidige normen voor luchtverontreinigingswaarden te plannen, zodat de lucht even vuil blijft volgens haar huidige berekeningen die gebaseerd zijn op aannames en modellen die zijzelf heeft ontwikkeld. Nieuwere modellen, nieuwere gegevens en de ontwikkelingen van strengere normen op Europees niveau zullen binnen enkele jaren al deze berekeningen teniet doen, zodat Nederland en vooral de stad Utrecht zit opgescheept met een waanzinnige asfaltbarriere die geen ander nut meer dient dan een hoop geld te kosten en files te faciliteren die de gemeente Utrecht nu juist zo graag wil vermijden. Het bos dat juist kan helpen het leefklimaat en de luchtkwaliteit te verbeteren, wordt gekapt en verregaand aangetast. Het groen in en nabij woonwijken langs de snelwegen dat voor zoveel ontspanning en luchtzuivering zorgt, wordt ook voor een groot deel gekapt. Met minder groen in de directe omgeving, zullen de huizenprijzen zakken, wat een kostenpost is die op de bewoners wordt afgewenteld. Het planten van wat boompjes elders, is hier absoluut onvoldoende. Bij deze is het relevant te refereren aan het Klimaatverdrag van Parijs waarin gestreefd wordt naar minder CO2 en minder gebruik van fossiele brandstoffen. Het beleid van de EU richt zich erop dat de uitstoot van CO2 in 2030 maar liefst 40% vermindert, terwijl dit OTB van continuering rept. Hoe RWS dit alles in harmonie brengt met dit OTB waar de benzinedampen vanaf slaan, is onduidelijk en simpelweg onmogelijk. De overheid dient het leefklimaat en de kwaliteit van de lucht te verbeteren en haar burgers meer mogelijkheden te bieden om zich te ontplooiën en een gezond en vol leven te leiden. De overheid moet de normen die zij hanteert bij haar berekeningen aanpassen aan nieuwe, strengere normen en aangeven hoe zij hier aan denkt te gaan voldoen. Te denken valt aan de normen die de Wereld Gezondheids Organisatie hanteert. Het minimale streven moet zijn om te voldoen aan het Europees beleid van 40% minder CO2 uitstoot in het jaar 2030. Stijging van welke verontreiniging dan ook, leidt overal in het land tot meer luchtverontreiniging. De overheid dient dit mee te nemen in de berekeningen en dan haar plannen aan te passen c.q. niet uit te voeren. Ook dient de overheid zich te houden aan internationale verdragen, die in dit OTB onder de tafel zijn verdwenen. Dit voorliggende OTB met de berekeningen is volstrekt onvoldoende om de voorgestelde plannen door te voeren. Deze plannen betekenen een aanslag op de Volksgezondheid. Er moeten veel strengere normen worden doorgevoerd en de plannen moeten daartoe worden aangepast, c.q. niet uitgevoerd.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>In 2009 is met het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) gezocht naar innovatieve oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit langs het rijkswegennet. Binnen het IPL zijn op basis van internationaal literatuur- en laboratoriumonderzoeken alle kansrijke maatregelen voor de verbetering van luchtkwaliteit onderzocht. De kennis is opgedaan binnen grootschalige praktijkonderzoeken die binnen het innovatieprogramma zijn uitgevoerd. Het gaat om het effect van schermen, vegetatie, overkappingen van de weg, inclusief luchtbehandeling en Dynamisch Verkeersmanagement. Informatie over de resultaten van vegetatie kunt u vinden op de site: https://www.rijksoverheid.nl/zoeken?trefwoord=ipl+vegetatie. Uit het IPL onderzoek blijkt dat bomen en struiken weinig positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de Rijksweg. In het NSL rekenmodel luchtkwaliteit wordt rekening gehouden met bomen langs wegen in alleen binnenstedelijke situaties. Voor stedelijke wegen is een bomenfactor opgenomen in het rekenmodel. Dit in tegenstelling tot rijkswegen in buiten stedelijk gebied met weinig bebouwing, waar geen bomenfactor voor is opgenomen. Binnenstedelijke wegen met aan beide zijden een bomenrij hebben een negatief effect op de luchtkwaliteit, omdat uitlaatgassen onder het bladerdak blijven hangen. Het bepalen van het effect van het toepassen van vegetatie op schermen langs rijkswegen is (nog) niet mogelijk met het NSL rekenmodel. In het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) van het project Ring Utrecht is vegetatie meegenomen als innovatieve maatregel voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Op veel plaatsen is onderzoek gaande naar het reinigen van emissies van het wegverkeer door toevoegingen aan geluidschermen of kunstwerken. Dit kunnen specifieke katalysatoren of specifieke planten zoals een groenblijvende klimop zijn. Een recent voorbeeld hiervan is de Wall4Life. Locaties waar dergelijke maatregelen, indien gebleken effectief, specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven en geluidschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het MMA een filterende toevoeging aan de geluidschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen.</p> <p>Onderdeel van het NSL is de jaarlijkse monitoring. Als onderdeel van de monitoring worden jaarlijks met de monitoringstool berekeningen uitgevoerd van de concentraties in het achterliggende kalenderjaar en van de prognosejaren van het NSL (2015, 2020 en 2030). Metingen zeggen alleen iets over de huidige situatie en niet over een toekomstig effect. Indien uit de monitoring blijkt dat de geplande of getroffen maatregelen niet voldoende effectief zijn, zullen er binnen het NSL extra maatregelen worden genomen om de (dreigende) normoverschrijdingen weg te nemen. In de NSL monitoring worden de concentraties fijn stof en stikstofdioxide in kaart gebracht op basis van modelberekeningen en metingen. De luchtkwaliteit in Nederland wordt continu gemeten met het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML) door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Voor een overzicht van de meetpunten zie www.rivm.nl/lml. Modelberekeningen zorgen voor een geografisch meer gedetailleerd en beter dekkend totaalbeeld van de luchtkwaliteit dan mogelijk is op basis van alleen metingen op een beperkt aantal meetlocaties. De metingen vormen een essentiële basis voor de ijking van modelberekeningen. Het RIVM stelt jaarlijks een rapportage op met de resultaten van de monitoring. Deze rapportages zijn in november/december openbaar. De rapportages van de jaarlijkse monitoring zijn te vinden op www.nsl-monitoring.nl.</p> <p>Alle te kappen bomen en struiken worden herplant dan wel gecompenseerd in het plangebied van de Ring Utrecht.</p>
<p>2 AMELISWEERD</p> <p>De geschiedenis Landgoed Amelisweerd is een Rijksmonument. Ten aanzien van het gebied waar nu de A27 doorheen loopt, Nieuw Amelisweerd, geldt dit voor het huis, de tuin en het park dat stamt uit de</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p>

zeventiende eeuw maar dat in de achttiende eeuw is aangepast aan de dan heersende mode van de inrichting van een landgoed.

Het noordelijk deel van het landgoed bestaat uit grienden waarin al eeuwenlang bomen groeien met gebruiksdoelen zoals populieren en wilgen. De combinatie van rust, land en water maakt dat de grienden zeer gezocht zijn als waardevolle leefomgeving voor veel flora en fauna.

Het deel rond het huis Nieuw Amelisweerd heeft een landschapspark dat zich in zuidwestelijke richting uitstrekt, met een ganzenvoet aan paden en een zichtlaan (Sneeuwklorkjeslaan) en opvallende bomen en boomgroepen. Hieronder zijn zeldzame sequoia's (één uit 1889) en moerascypressen. Tezamen dragen deze factoren ertoe bij dat dit landgoed een zeer hoge belevingswaarde heeft voor alle bezoekers. De Raad van State in het Kroonberoop Maarschalkerweerd (1980) adviseerde de 'Bak' met rechte wanden aan te leggen om 1 hectare waardevol bos te sparen en geluidsoverlast te beperken. Dit OTB gaat hieraan voorbij.

De aanleg van de A27 heeft destijds de samenhang en inrichting van het landgoed aangetast en een verdere verbreding van de A27 zal er niets meer van overlaten. Dat de overheid een dergelijke verbreding zelfs maar durft voor te stellen en zich niets gelegen laat liggen aan de status van rijksmonument, is werkelijk schandelijk te noemen. In het voorliggende OTB krijgt het landgoed weinig aandacht en alle aantastingen worden geschat op 0. Dit is een grove omissie die met opzet is gedaan. Amelisweerd is immers een icoon voor de stad Utrecht en voor Bunnik. Iedereen komt naar Amelisweerd om te wandelen en van het groen te genieten. Door de plannen niet duidelijk te omschrijven en de aantasting op 0 te stellen – wat niet waar is -, hoopt RWS zichtbaar dat niemand zal ontdekken dat de plannen het gebied ernstig zullen benadelen. Amelisweerd is het waard gezien te worden. De aandacht in het OTB is miniem. En dan vaak nog foutief. De invloed van de vrouw van koning Lodewijk Napoleon was non-existent. De inwoners van Bunnik zijn misschien nog wel meer gehecht aan het landgoed dan de Utrechters. De buitenplaatsen worden vaak foutief op kaarten aangegeven. Amelisweerd hoort deskundig en met uitgebreide zorg omschreven te worden. Dan blijkt het plan voor verbreding volstrekt onhoudbaar en ontoelaatbaar en in tegenspraak met eerdere adviezen. Alle aandacht voor de NHW is zout op de wonde van het gebrek aan aandacht voor dit waardevolle en populaire landgoed.

Amelisweerd, ecologie, geluid en milieu

De waarde van dit ensemble bestaat uit het feit dat er aaneengesloten delen met een bepaalde omvang zijn. Door hier grond van af te halen, blijven kleine strookjes en stukjes over die extreem in waarde zullen dalen omdat de leefgebieden voor flora en fauna te klein worden. Zo zal het landgoed enorm aan ecologische waarde inboeten. Er komen geen geluidsschermen ter hoogte van Amelisweerd. In het rustgebied waar recreanten van de natuur willen genieten, stijgt het geluidsniveau tot boven de 50 dB zodat er van genieten geen sprake zal zijn. Wandelaars over het Jaagpad – een veel gewaardeerde en gebruikte route van de stad naar de landgoederen – zullen dan bij het betreden van het bos van Nieuw Amelisweerd overdonderd worden door de herrie. De bloemrijke graslanden tussen rivier en A27 zullen aan waarde inboeten. Zoals er geen geluidsschermen zijn, zal er ook geen bescherming tegen uitlaatgassen zijn. Dit betekent een verdergaande aantasting van de ecologische waarden van Nieuw Amelisweerd want smerige lucht is slecht voor flora en fauna. En trouwens ook slecht voor de mens. De verbreding van de A27 zal een dieptepunt betekenen voor het leefmilieu aan de oostzijde van Utrecht, een dieptepunt dat begint tijdens de aanleg en dat nog lager komt te liggen wanneer de weg klaar is, zo'n acht tot tien jaar later. De aantasting van de zone langs de snelweg betekent dat de huidige stikstof depositie mogelijkheid in die zone vervalt (omdat daar asfalt zou komen), en dat deze dispositie zich dus uitbreidt naar de volgende zone, terwijl er tevens meer verkeer zal langskomen zodat er meer stikstof zal worden gegenereerd zodat de depositie in die nieuwe zone dus verergert. Er is zodoende sprake van een oprukkend probleem en verslechtering van de ecologische kwaliteit van het landgoed.

Door de verslechtering van de luchtkwaliteit (en dus ook van de toch al matige waterkwaliteit) en de toename van onrust in het bos vanwege de vernieuwde toegangstructuur, zal de fauna en flora zich verder terugtrekken en kleinere gebieden beslaan. Uit inventarisaties kan nu al worden

Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoetslag gecompenseerd.

Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van de ecologische hoofdstructuur (EHS), als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat, de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het milieu-effectrapport tweede fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigend stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.

Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.3 glazen overkapping).

Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).

In uw zienswijze gaat u in op de cultuurhistorische en natuurlijke waarde van het landgoed Amelisweerd. Deze waarden zijn uitvoerig beschreven in de milieu-effectrapportage en de onderliggende deelrapporten. Die waarden hebben ertoe geleid dat de verbreding van de A27 bij het landgoed beperkt is gebleven tot 2 x 15 meter, dat de Groene Verbinding wordt gerealiseerd en dat er ruimhartig wordt gecompenseerd.

De samenhang en de inrichting van het landgoed blijft in stand. Uw interpretatie dat alle aantastingen worden geschat op 0 is onjuist; het ruimtebeslag is als een negatief effect (-) beoordeeld. Het betreft minder dan 2% van de oppervlakte van het landgoed. In het deelrapport natuur (bijlage milieu-effectrapportage) is specifiek ingegaan op de effecten op Amelisweerd. Dit is ook samengevat in de milieu-effectrapportage opgenomen. Citaat: 'Binnen het aspect natuur is specifiek gekeken naar de effecten op Amelisweerd. Het noodzakelijke ruimtebeslag (circa 1 ha) op de aanwezige natuurwaarden is negatief beoordeeld. De overige effecten (inclusief de geluidbelasting en de stikstofdepositie) scoren neutraal'.

De waarde van het ensemble wordt echter niet aangetast, en de aaneengesloten delen van het bos blijven intact. Met de Groene Verbinding wordt ook het westelijk deel weer met de kern van het landgoed verbonden.

Het Jaagpad blijft een aantrekkelijke wandelroute langs de Kromme Rijn, de onderdoorgang van het viaduct Kromme Rijn wordt wel langer maar aantrekkelijker ingericht, en door de schermen op het viaduct blijft de geluidbelasting ongeveer gelijk aan het huidige niveau. Datzelfde geldt voor de luchtkwaliteit. Het woon- en leefmilieu aan de oostzijde van Utrecht blijft van goede kwaliteit. De ruimte voor rustgebieden binnen Amelisweerd zal inderdaad beperkt naar het oosten verschuiven. De gebieden waar de EHS-compensatie wordt gerealiseerd liggen op een veel grotere afstand van de A27, waardoor in deze gebieden geen hinder van de wegverbreding zal optreden. In het soortenonderzoek is op de aangegeven soorten ingegaan. Er zijn geen zodanige effecten dat het project niet binnen de randvoorwaarden van de Flora- en faunawet kan worden uitgevoerd.

opgemaakt dat de meeste rustgebieden minimaal 100 meter van de weg afliggen. Bij het kappen van oude bomen, zullen de rustgebieden minimaal 127 meter van de huidige rand van de weg af liggen (zie voor de afstanden hieronder). Het landgoed kan zich echter niet uitbreiden om dit te compenseren.

Stinzenplanten hebben een schone rustige stabiele omgeving nodig waarin weinig wijzigingen plaatsvinden. Dit geldt ook voor paddenstoelen.

Vleermuizen hebben hun kraamkamers en verblijfplaatsen nooit vlak langs de snelweg maar wel iets verderop, dus zij moeten verhuizen. Anders dan in het OTB vermeld, is er een uitgebreide studie beschikbaar over de jaren 2012 en 2013. Vier soorten vleermuizen van de Habitatrichtlijn komen voor in Nieuw Amelisweerd. Deze vleermuizen zullen gestoord worden in de gebieden en bomen die zij nu gebruiken.

Het territorium van de wijngaardslakken wordt verkleind.

Vogels hebben boven een bepaald geluidsniveau geen mogelijkheden meer tot onderlinge communicatie tijdens het nestelen en zullen dus bosinwaarts of weg trekken.

Het rustgebied voor reeën zal enorm versmallen. Zij zullen vertrekken.

Alle rustgebieden voor fauna zullen verkleinen en in waarde afnemen, zonder dat daar iets tegenover staat. Soortenrijkdom en aantallen zullen afnemen. Het totale ruimtebeslag van Nieuw Amelisweerd wordt verminderd, dus ook de ruimte voor natuur en recreatie. Door dit alles zal de ecologische waarde van het landgoed Nieuw Amelisweerd afnemen. Ook zal de attractiviteit voor bezoekers afnemen bij toenemende herrie en stank en verminderde ecologische kwaliteit. Er dient een alternatief te worden ontwikkeld om de unieke waarden van het landgoed te beschermen voor toekomstige generaties, zoals dat passend is voor een rijksmonument. Ook de bestaande studie naar vleermuizen ter plekke dient gebruikt te worden.

Er moet voldoende studie worden gedaan naar voorkomen van verhoging van luchtverontreiniging in dit gebied, en worden gestreefd naar vermindering.

Een goede optie is het niet verbreden van de A27 en het wel verbeteren van de geluidwering in ieder geval aan de oostzijde van de weg en het niet aanleggen van wat 'De Groene Verbinding' wordt genoemd. Tevens is het wenselijk door een verlaging van de maximum snelheid en het bevorderen van meer continuïteit in de vervoersstroom, de luchtverontreiniging te verminderen. Hiertoe moeten nieuwe stappen worden genomen in een nieuw (O)TB.

De Groene Verbinding stad-Amelisweerd

'ter versterking van de relatie stad-landgoed.' (toelichting pg 120) Deze verbinding bedekt ongeveer 200 meter van de A27 langs Amelisweerd. Er blijft dan nog 800 meter over waarvoor geen plan is. De glazen overkapping van Movares is haalbaar volgens het OTB, maar komt er om onduidelijke redenen niet, terwijl lokale groepen die wel wensen en deze overkapping allerlei problemen zou reduceren en/of wegnemen.

De Groene Verbinding is alleen maar een 'dingetje' van RWS omdat dat plaatje beton een visitekaartje van het bedrijf is, maar het sluit niet aan bij wensen van wie dan ook en er is ook niet gewacht op of gevraagd naar de wensen van gebruikers. Het is eigenaardig dat iemand een cadeautje geeft ter meerdere glorie van zichzelf zonder dat de ontvanger het leuk vindt, maar zichzelf er wel voor op de schouder klopt en roept dat het zo duur is.

Er is geen versterking van de relatie stad-landgoed nodig, want er komen al anderhalf miljoen bezoekers per jaar op het landgoed.

Nieuw Amelisweerd heeft de bestemming rustgebied gekregen. Het is dan ook eerder zo dat het landgoed Nieuw Amelisweerd bescherming nodig heeft tegen nóg meer bezoekers. Dit kan, door de binnenste NHW verder te ontwikkelen, zodat mensen dichterbij de stad blijven. Het geldt dat de GV kost (60 miljoen) zou daar heel goed voor gebruikt kunnen worden, evenals voor betere geluidwering.

RWS begrijpt niet wat de kwaliteiten zijn van het Markiezenbos waar de GV dan in uitkomt. De Sneeuwklodjeslaan bijvoorbeeld, is een zichtlaan en geen toegang. De populatie stinzenplanten en beschermde dieren is in NA het hoogste. Een GV zal de ecologische waarde van het gebied

Voor een aantal soorten zal een ontheffing worden aangevraagd na inwerkingtreding van de nieuwe Wet Natuurbescherming op 1 januari 2017.

Het project Ring Utrecht A27A12 voldoet nu en na de realisatie aan de Europese luchtnormen. In hoofdstuk 8 van de milieu-effectrapportage worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80km/uur zijn niet nodig.

Snelheidsverlaging kan de luchtkwaliteit iets verbeteren maar dit is gering.

Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een afname van concentratiewaarden na realisatie, vanwege de afname van de achtergrondconcentraties. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. De Europese bronmaatregelen zijn momenteel het meest kosteneffectief om de luchtkwaliteit te verbeteren. Om het wagenpark de komende jaren schoner te krijgen wordt het gebruik van minder milieubelastende brandstoffen zoals waterstof en de verdere ontwikkeling van elektrische voertuigen gestimuleerd.

In de milieu-effectrapportage (Hoofdstuk MMA) en in de Rapportage Ring Utrecht, van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit is ingegaan op de mogelijkheden om de emissies en de verspreiding van luchtverontreinigende stoffen te beperken. Er zijn naast geluidschermen geen aangetoonde technische oplossingen op locatie om de concentraties rond de snelwegen te verlagen. Zoals in de milieu-effectrapportage is aangegeven wordt de ontwikkeling van luchtzuiverende schermen gevolgd, en is de vormgeving van de schermen erop gericht om het toevoegen van specifieke beplanting mogelijk te maken.

Bouwhinder wordt meegenomen in het contract voor uitvoering van de wegaanpassing. Voor het vaststellen van zowel de contracteisen ten aanzien van de bouwhinder als de invulling van het gunningscriterium beperking bouwhinder vindt in nauwe afstemming met alle betrokken gemeenten en de provincie plaats.

De inrichting voor de Groene Verbinding wordt bepaald en uitgewerkt door de gemeente Utrecht. Het tracébesluit doet daar geen uitspraak over. De Groene Verbinding is niet primair bedoeld om het aantal bezoekers toe te laten nemen, maar om de landschappelijke en natuurlijke structuur te versterken. Zo biedt de Groene Verbinding de kans om de zichtlijn van de Sneeuwklodjeslaan door te trekken naar de Koningsweg.

De verbreding van 15 meter welke het tracébesluit toestaat is inclusief de nieuwe wandconstructie van de bak. Dit is de constructieve grens waarbinnen de werkzaamheden moeten worden uitgevoerd. Binnen deze grens moeten in totaal 328 bomen worden gekapt. Dit betreft 228 zaailingen of jonge bomen en 100 grotere bomen met een stamdiameter van 25 cm of meer.

Voor de aanleg van een nieuw beheerpad en voor de ondergrondse verankering van de wandconstructie moeten in de zone net buiten de constructieve grens 12 zaailingen of jonge bomen wijken en 14 bomen met een stamdiameter van 25 cm of meer.

Ook in de bestaande situatie is de wandconstructie ondergronds verankerd en ligt achter de wandconstructie een beheerpad. Van onjuistheden in de berekening van de te realiseren compensatie voor de EHS is dan ook geen sprake.

De huidige bosstrook achter de wandconstructie heeft zich na de aanleg van de A27 niet ontwikkeld tot een bosrand met stabiele structuur. In de eerste meters vanaf het beheerpad staan voornamelijk jonge bomen (zaailingen), de kronen van de bomen zijn vaak eenzijdig ontwikkeld omdat zij aan de rand van het bos staan.

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

aantasten.
Het niet verbreden van de snelweg A27 bij Amelisweerd en het niet aanleggen van de GV is vereist, evenals het beschermen van het landgoed vereist is. De binnencirkel van de NHW kan veel recreanten op gaan vangen.
De glazen overkapping is ook in de bestaande situatie een goede oplossing voor veel problemen. Er is geen goede reden aangevoerd om deze niet aan te leggen.
De kwaliteit van de Groene Verbinding is minimaal, want de constructie wordt niet sterk genoeg om bomen te dragen. Er zal dus nooit een waardevolle zone ontstaan, maar een lelijk grasland met rotsblokken van piepschuim en een paar struiken. De GV zorgt alleen voor overlast en nutteloze kosten. Het enige nut dat de GV kan hebben, is de natte V te worden, door hem vol water te laten lopen, want waterberging is een probleem waar RWS nog niet uit is.
De GV dient niet gebouwd te worden, het geld dient in een glazen overkapping gestoken te worden en/of de aankleding van de binnenste ring van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, en Nieuw Amelisweerd dient beschermd te worden. RWS dient dit een bevredigende oplossing te ontwikkelen.

Ecologische zone

Het is uiteindelijk niet geheel duidelijk hoeveel bos er langs de A27 bij Amelisweerd gekapt gaat worden. Er wordt geschreven over een verbreding van 15 meter aan beide zijden, maar daar komt dan 2 meter meer bij voor de muur en achter die muur blijft een zone die absoluut niet langer EHS is, want de muur moet kunnen worden gecontroleerd vanaf de landzijde (dus niet vanaf de weg) en bomen kunnen niet te dicht tegen de muur aan groeien. Er wordt ook in deze zone gekapt omdat de verankering van de muur hier plaatsvindt. Er komt een pad in deze lelijke rafelzone waarin alle ecologisch waardevolle elementen zijn vertrapt en versmeerd. Het rapport van de firma Copijn die hier onderzoek naar heeft gedaan is niet aanwezig in het OTB.

Een goede inventarisatie van de bestaande flora en fauna ontbreekt. Qua fauna wordt alleen gerefereerd aan dieren die iedereen kent, die wel eens in de natuur wandelt, zoals buizerds en rode eekhoorns. Daarentegen ontbreken insecten en slakken geheel. Vleermuizen worden alleen gesignaleerd, maar niet geïnventariseerd. Qua flora wordt alleen iets opgemerkt over 'bomen' maar niets over de bijzonderheid van kleibossen, over stinzenplanten, over de mossen en de (aparte categorie) paddenstoelen.

Het gaat dus uiteindelijk om (waarschijnlijk?) twee zones van 27 meter breedte.

De berekening voor de hoeveelheid grond te compenseren voor de EHS is niet goed gedaan. Dat betekent dat ook de compensatie berekening niet klopt. Het rekenen is ook slecht en knieperig (i.p.v. ruimhartig) gedaan. Juist in de berekening van de compensatie voor de EHS, zijn rekenfouten gemaakt.

Overigens klopt de compensatie sowieso niet, want er wordt geschreven dat er voor iedere gekapte boom een boom geherplant wordt. Dit is onjuist. Het betreft een stekje dat geplant wordt. Er wordt niet geschreven over mycorrhizae, planten, struiken en grassen, die wel horen bij een te herstellen of te maken ecologisch waardevol gebied. De berekening en planning moeten gecorrigeerd worden. Beter is het, niet te kappen.

De 'herplant' moet een eerste stap zijn in het proces, en geen pleister achteraf. Eerst nieuwe natuur genereren, dan pas de oude kappen. Nieuw Amelisweerd heeft er honderdvijftig jaar over gedaan om deze waarden te bereiken, dus na het planten van nieuwe natuur moet een zeer aanzienlijke periode nog gewacht worden met het kappen.

De 'herplant' vindt plaats veel te ver verwijderd van de kapplaats. Dat is geen compenseren voor gebruikers.

Voor de 'herplant' is het ook belangrijk op wat voor soort bodem deze plaatsvindt. Hoe slechter de kwaliteit van de bodem (grond gebruik door een langdurige monocultuur bijvoorbeeld) hoe langer het ook weer duurt voor een waardevol bos ontstaat. Hierover wordt geen informatie gegeven.

Door lange stroken bos te kappen aan weerszijden van de snelweg, treden aan beide zijden over de gehele lengte problemen op t.a.v. vergroting van de daglichttoetreding en dus zonnebrand

bestaande bosrand leven, maar er zullen ook soorten worden aangetrokken die in de bestaande bosrand geen geschikte leefomstandigheden vinden.

Van een 'lelijke rafelzone waarin alle ecologisch waardevolle elementen zijn vertrapt en versmeerd' zal in de nieuwe situatie zeker geen sprake zijn.

Waar mogelijk zal de inrichting van de compensatiegebieden vooruitlopen op de aanleg van de weg. De locaties van de compensatiegebieden passen in de grootschalige ecologische hoofdstructuur ten oosten van de stad Utrecht.

	<p>(vooral voor beuken) en windgevoeligheid, c.q. risico van omwaaien en andere schade door de vat die de wind op het bos heeft terwijl dat bos tot dan toe beschermd werd door de bosrand. De nieuwe rand krijgt dan meer luchtverontreiniging, neerslag van bandenslijtage, neerslag van wielslijtage, roet enzoverder te verwerken, waardoor de waarde van deze strook ernstig wordt aangetast.</p>	
4	<p>IN DE TOELICHTING ZIJN VERSCHILLENDE EIGENAARDIGE OPMERKINGEN TE VINDEN DIE NADERE TOELICHTING BEHOEVEN (HOEWEL ZE DUS IN DE TOELICHTING STAAN) Het OTB beslaat enorm veel papier en ik heb niet alles gelezen. Onderstaande elementen zijn dus voorbeelden van de manier waarop RWS formuleert; de 17 mappen staan vol met meer van deze zinnen.</p> <p>Toelichting pagina 95: Een groene sfeer in contact met de omgeving. (over de NRU) Wat is dat? Groen asfalt? Nadere uitwerking is vereist van het begrip 'groene sfeer in relatie met omgeving'.</p> <p>Toelichting, Doelstelling pagina 90 van 202: De balans moet voor de omgeving als geheel positief zijn. Dit wordt direct afgezwakt met de zin: de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De overheid heeft de plicht om altijd en overal de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren, voor de gezondheid en het welbevinden van de burgers. Deze verbetering hoort het uitgangspunt te zijn bij het formuleren van plannen. Aanpassing van huidig OTB is noodzakelijk.</p> <p>Toelichting: Pagina 102 van 202 De ontwikkeling van het verkeer gedurende de meest recente jaren. Er wordt hier geschreven alsof er geen andere economische factoren bestaan dan de breedte van de wegen. Terwijl het toch duidelijk is dat economische malaise en omslag van de oude economie naar een nieuwe zowel op internationaal gebied als op nationaal gebied de grondslagen zijn voor faillissementen van grote warenhuizen en talloze winkels en winkelketens, voor kantorenleegstand en vele andere problemen. Het getuigt van een erg simplistische visie om economische problemen te proberen op te lossen met meer asfalt. V&D is niet failliet gegaan door te weinig asfalt, maar door verkeerd inkoopbeleid. Kantoren staan leeg niet door te weinig asfalt, maar door verdergaande automatisering, door thuiswerken, door faillissementen van bedrijven die producten maakten of diensten aanboden die niet meer in de tijd pasten, of door (ministeries en) bedrijven die hun dienstverlening verminderen in de hoop winsten te maximaliseren. Vrachtverkeer staat in de file terwijl het nutteloze waar vervoert: water in waterflesjes, bewerkt water, vruchtensappen enzovoort terwijl wij een uitstekende waterleiding hebben en mensen gewoon zelf hun ingedikte vruchtensap aan kunnen lengen en als winkels een ter zake bruikbare machine exploiteren, kan men daar zelf het koolzuur mee toevoegen. Ook is het vrachtverkeer zelf de belangrijkste veroorzaker van files, met afvallende pakken melk, varkens, klapbanden en scharende aanhangers. Veel producten worden via internet besteld die vroeger gewoon in de winkel stonden. Nu zijn de winkels dicht en moet er meer vervoerd worden naar privé adressen waardoor meer verkeer ontstaat dan er ooit geweest is en ook de verkeersdrukke juist in de steden toeneemt. Het wordt duidelijk dat verbredingen elders tot nieuwe problemen zullen leiden. De minister blijft scheppen met een lekke emmer, maar is zelf niet meer in functie wanneer de weg verbreed wordt zodat zijzelf niet hoeft te scheppen en zich te realiseren dat ze een desastreuus project heeft geleid. De minister moet nieuw denken aanleren en daartoe een denktank oprichten, in samenwerking met andere ministeries. Daarvoor hoeft de A27 niet verbreed te worden.</p> <p>Toelichting, pg 95: Crisis en Herstelwet vanaf 2010. Deze wet zou tot 2014 gelden, maar is nu voor onbepaalde tijd verlengd. Van 2010 tot 2014 heeft de wet dus weinig effect gehad. De reden voor verlenging is dan ook niet</p>	<p>De kwaliteit van het milieu-effectrapport (MER) en de onderzoeken die daarbij horen worden getoetst door de onafhankelijke Commissie m.e.r.. Zij heeft in haar eindoordeel de informatie in het MER als 'zorgvuldig en van hoge kwaliteit' beoordeeld. Intrekken van het ontwerp-tracébesluit en de milieu-effectrapportage vanwege onvoldoende kwaliteit is daarmee niet aan de orde.</p> <p>Met 'groene sfeer in relatie met de omgeving' wordt bedoeld dat de snelweg nu in een groene omgeving ligt (bomenrijen langs de weg, velden langs de oostkant, stadsparken). Bij de inpassing en vormgeving van de weg wordt zoveel mogelijk groen in samenhang met die omgeving geplaatst. Dit kan betekenen de geluidschermen met groen (klimop) te bekleden, maar kan ook het plaatsen van bomenrijen langs de weg of juist het niet plaatsen van bomen vanwege het openhouden van zicht op de velden betekenen. De uitgangspunten voor project Ring Utrecht sluiten aan bij rijksbeleid en zijn vastgelegd in de startnotitie. Verlenging of afschaffing van de Crisis en Herstelwet valt buiten de scope van het project. U betoogt dat er vanaf de snelweg geen woon en werkgebieden te zien mogen zijn (maar de Dom wel). Dit is een onhaalbaar punt voor een snelweg die langs de stad Utrecht, Nieuwegein, Houten, Groenekan etc. loopt. Zichtlocaties worden gewaardeerd door bedrijven die juist langs de snelweg zijn gaan vestigen zodat hun bedrijf zichtbaar is vanaf de weg.</p>

		<p>duidelijk. Hierboven heb ik al betoogd dat meer asfalt simplistisch denken is. Een eventueel TB zou vanaf 2018 gerealiseerd gaan worden. Dan zou deze niet-functionele wet nog steeds gelden? Is dat niet het failliet van het infrastructuur denken van de minister wanneer acht jaar na dato nog steeds het fenomeen 'crisis' moet worden gehanteerd? Afschaffing van de Crisis en Herstelwet zodat er geen effecten zijn voor het instellen van beroepen.</p> <p>Bij Landschap Ring Utrecht staat (pg 61 van 275): De stad manifesteert zich aan de snelweg met werk- en woongebieden. Zo gauw je deze gebieden kunt zien vanaf de snelweg, kun je de snelweg horen in die gebieden!!! En ruiken!!! RWS slaat hier de plank mis. Dit moet onmiddellijk gecorrigeerd worden. Er dienen geen woon- en werkgebieden te zien zijn vanaf de snelwegen. Alleen de Dom in de verte want dit is een prachtig daadwerkelijk iconisch gebouw met een hoge monumentale en emotionele waarde, het eeuwenoude symbool van de stad. Dat mag gezien worden! Betonnen hoogbouw is volstrekt inwisselbaar en ontbeert elke identiteit, omdat architecten steeds allemaal hetzelfde bouwen. Als Utrecht volgeplempt wordt met energieverblindende hoogbouw, gaat het eruit zien als elke andere stad ter wereld. Alleen de duidelijke dominantie van de Dom biedt mogelijkheid tot identificatie. De inrichting (volgens de plantekst), wordt bepaald door de beschikbare ruimte omdat de woonwijken soms dicht bij de snelweg liggen. Dan moet je dus niet verbreden! Er wordt ook geschreven over 'zichtlocaties' alsof dat fijn is, een uitzicht op een snelweg. Verbreed die wegen niet!!</p>	
ZWE-00300	8	<p>Mocht het vlies tijdens de werkzaamheden beschadigd worden dan moet nu al vast staan dat het verkeer op de A27 dan enige jaren afgesloten zal worden. De weg staat dan immers onder water en reparatie en herziene constructie zullen jaren duren. Dit zal een langdurig verkeersinfarct betekenen maar oplossing ten koste van Amelisweerd of welk bos of weiland dan ook met een bypass voor het verkeer op de A27 moet bij voorbaat uitgesloten zijn. Er moet een harde clausule worden opgenomen dat er geen nadelige gevolgen buiten de projectgrenzen mogen optreden, ook niet voor het oplossen van de ravage die ontstaat in geval van een calamiteit met de folie. Dus een bypass van bak en vlies moet bij voorbaat 100% uitgesloten worden, evenals bijvoorbeeld verbreding van de bouwzone of verlaging van de grondwaterspiegel waar dan ook in de natuur.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). U schetst een rampscenario dat niet zal optreden. Beschadiging van het folie kan optreden als er onzorgvuldig wordt gewerkt, en dit kan inderdaad leiden tot water op de A27. Maar indien dit optreedt is er altijd een mogelijkheid om een lek te dichten en het water weg te pompen. Een jarenlange blokkade van de A27 door wateroverlast is geen reëel scenario.</p>
ZWE-00301	1	<p>Mijn belangrijkste bezwaren gaan over de luchtkwaliteit in de regio Utrecht en de extra broeikasgassen die extra automobilititeit door de verbreding van de Ring zal opleveren. Daarnaast maak ik mij zorgen over de geluidsoverlast. De luchtkwaliteit in de regio Utrecht voldoet nog maar nauwelijks aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te verbeteren. Verbreding van de Ring Utrecht zal een aanzuigende werking hebben op verkeer door en om de stad. Daarnaast zullen de achtergrondconcentraties van de luchtverontreinigende stoffen toenemen. Mijn zoon heeft astma en ik ben bang dat zijn aanvallen van benauwdheid zullen toenemen door dit besluit. Het aantal mensen in de stad dat vroegtijdig sterft en/of ziek wordt zal dramatisch toenemen. Verder is het ook vrijwel zeker dat door de stijging van NO2 uitstoot die het resultaat zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen zal voldoen. Het is bovendien onacceptabel dat u nog steeds uitgaat van de EU. Als overheid heeft u de plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om onze gezondheid, onze kwaliteit van leven.</p> <p>Door de verbreding van de A27 zal de automobilititeit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>U stelt een verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen voor door de verhoging naar 130 km/u terug te draaien en een limiet van 80 of 90 km/u op ringwegen in te stellen. Dit voorstel is niet in lijn met het kabinetsbeleid. Daarin is bepalend of de EU-grenswaarden worden gehaald. Daarnaast is het effect op de concentraties vervuilende stoffen van een snelheidsverlaging direct langs de weg beperkt. Naarmate de afstand tot de snelweg toeneemt, is dit effect bijna te verwaarlozen. Een verlaging van de snelheid zal dan ook maar een zeer beperkt effect hebben op het verbeteren van de gezondheid van bewoners in de grote steden. Een groter effect op de gezondheid van inwoners van de grote steden heeft het aanpakken van de gemeentelijke knelpunten, die vooral verder binnenstedelijk liggen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80km/uur zijn niet nodig.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (klimaat).</p> <p>De snelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in het tracébesluit. Dit betreft een maximumsnelheid van 100 km/uur op de A27, behalve 120 km/uur op het gedeelte boven Utrecht noord. Op de A12 geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur op de hoofdbaan en 80 km/uur op</p>

		per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen. Wij zijn in Parijs december 2015 internationale verplichtingen aangegaan om de uitstoot van broeikasgassen drastisch en op korte termijn te beperken. Uw besluit tot verbreding van de Ring, en ook het verhogen van de maximale snelheid op snelwegen zijn niet te rijmen met de doelstellingen uit het klimaatverdrag. Graag uw reactie daarop!	de parallelbaan. Op het moment van publicatie van het tracébesluit zijn er geen plannen daarna de snelheid te veranderen. Echter, het kan niet dat in het tracébesluit bepalingen opgenomen worden die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op veranderde inzichten in te gaan. Wel zal, mocht een verandering later in overweging genomen worden, de daartoe bestemde wettelijke procedure doorlopen worden met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.
ZWE-00302	1	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.
	2	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan EHS-compensatie (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van EHS zal plaatsvinden. In het tracébesluit is aangegeven hoeveel oppervlakte EHS hier gecompenseerd zal worden.
	5	Dieseldgate heeft duidelijk gemaakt dat ook nieuwe auto's veel NO _x uitstoten. In vele gebieden, waaronder Natura 2000, is nu al de stikstofdepositie te hoog. De PAS gaat dat niet oplossen, maar intussen verhoogt dit project wel de depositie daar. Om die reden mag het project niet doorgaan. Eerst moet u de naam Natura 2000 maar waar maken.	De recent in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.
	8	Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
	18	Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.	De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op

			<p>enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisseweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.</p>
ZWE-00304	1	<p>Dir is een slecht plan. De luchtvervuiling is al een groot probleem in Oost en Centrum. Je gaat vuile diesels ween en maakt er een gigantische snelweg bij. Het lawaai is ook bijzonder storend, nu al.</p> <p>En waar moet al die auto's op-en afrijden? Ik verwacht dat het Rijk zich bezig houdt met verbeteringen van het leefklimaat en met de gezondheid van de mensen.</p> <p>Dan maar een paar minuten in de file. Wat is belangrijk? Het geluk van de mensen toch? Laat de PVDA zich nou eens schrapEtten!</p> <p>Onjuistheden:</p> <p>Over het hoofd gezien belang: Het wwoongenot Geraakt in belang: Ja, gezondheid bedreigd door fijnstof En het natuurgebied Amelisseweerd dat zo belangrijk ia voor ons allen. Laten we geen Rotterdam worden waar de natuur onbereikbaar is.</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de aanvullende inpassingsmaatregelen die in het tracébesluit worden getroffen, die tevens een positief effect op de geluidssituatie in Amelisseweerd hebben.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.(2.8.2 Amelisseweerd)</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.3 verschuiven van knelpunten).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p>
ZWE-00305	4	<p>Het is het onduidelijk welke emissiefactoren zijn gebruikt. Zijn de prognoses gebaseerd op de schone papieren typekeuringsnormen of de veel hogere emissies van de echte tests op de weg? Hoe verloopt de vervanging van oude door nieuwe voertuigen? De penetratiegraad van schonere voertuigen in het toekomstige wagenpark kan tegenvallen doordat auto's een steeds langere levensduur bezitten (https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2016/20/personenauto-s-steeds-ouder). Graag aangeven hoe u dit verdisconteert.</p>	<p>In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&M bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Tabellen_grafieken/Milieu_Leef_omgeving/Emissiefactoren. De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer.</p> <p>Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.</p>
	7	<p>Ik maak ernstig bezwaar tegen het kappen van vele bomen in het recreatiepark De Voorveldse Polder. Door een soort domino-effect als gevolg van een extra rijstrook, die weer leidt tot het opschuiven van de afrit en de noodzaak van waterberging ter compensatie is de aanslag bijzonder groot. Nut en noodzaak hiervan is niet aangetoond.</p>	<p>De extra rijstrook op de westelijke hoofdrijbaan van de A27 heeft slechts over een relatief beperkte lengte invloed op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder, namelijk alleen ter plaatse van het puntstuk (aansluiting toerit op parallelrijbaan). Daarnaast wordt langs de toerit een vluchtstrook aangelegd die noodzakelijk is vanuit oogpunt van verkeersveiligheid. Deze vluchtstrook heeft impact op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder. Dit effect is niet te vermijden binnen de doelstellingen van het project.</p> <p>Mede naar aanleiding van deze zienswijze is het ruimtebeslag in het recreatiepark aangepast door het verleggen van de geplande waterberging. Hierdoor kunnen meer bomen gehandhaafd blijven. In de Nota van Wijzigingen is dit toegelicht.</p>
	9	<p>De landschapswal is nu een belangrijk geluidslek Amelisseweerd in. Herstel is onvoldoende. De landschapswal plus de aansluitende schermen moeten overal minimaal 4 m boven wegdek hoog zijn. Wellicht dat de geluidbelasting in Amelisseweerd bij wind uit NW-richtingen dan niet toeneemt ondanks de verkeerstoename en ter hoogte van het ergste lek iets afneemt (bij de overgang van wal naar scherm langs de bak).</p>	<p>De landschapswal bij Amelisseweerd zoals die in het ontwerp-tracébesluit is opgenomen is in het tracébesluit vervangen door een landschapsscherm, zie ook de Nota van Wijzigingen. De geluidbeperkende werking van dit scherm is nu ook doorgerekend; daaruit blijkt dat de toekomstige geluidbelasting in Amelisseweerd iets lager is dan de geluidbelasting die nu is toegestaan op basis van het geldende geluidproductieplafond.</p> <p>In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 Geluid (2.5.8 geluid -</p>

			Amelisweerd) een kaart opgenomen met daarop de ligging van de geluidcontouren. Hierin is deze verbetering te zien.
ZWE-00306	1	De huidige generatie scholieren en studenten is gewend aan het gebruik van OV en fiets en gelukkig zien velen van hun de voordelen er van in. Veel jong-volwassen zijn zo aan het gebruikmaken van het OV gewend dat ze dit blijven doen, in plaats van over te stappen naar een auto. Daarnaast bloeien initiatieven als Greenwheels, MyWheels en Snappcar (een vorm van autodelen). Het zou u sieren onderzoek te doen naar deze trends, naar de duurzaamheid van deze trend en dan kunt u misschien wel vaststellen dat in de toekomst minder van de auto gebruik gemaakt zal worden - en dat heeft uiteraard ook consequenties op de drukte op de A27. In dit verband wil ik ook noemen dat de ontwikkeling van elektrische, gps gestuurde voertuigen zeer snel gaat. De kans is groot dat de capaciteitstoename die daarvan het gevolg is zodanig groot is dat over 10 jaar als de ombouw klaar zou zijn deze niet meer nodig is, dat al het toekomstige verkeer gewoon in de huidige bak past!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).
	7	Als de maximum snelheid naar 80 km/u gaat is verbreding niet meer nodig. Dan zal de luchtkwaliteit in de regio mogelijk voldoende verbeteren door afname van de roetuitstoot. Dit project trekt verkeer aan en bijkomend nadeel daarvan is dat daardoor het aantal doden en gewonden op de snelwegen kan stijgen. Voer op de Ring een snelheid van 80 km/u in. Dat is veiliger en schoner.	De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.
	12	De landschapswal is nu een belangrijk geluidlek in Amelisweerd. Herstel is onvoldoende. De landschapswal plus de aansluitende schermen moeten overal minimaal 4 m boven wegdek hoog zijn. Wellicht dat de geluidbelasting in Amelisweerd bij wind uit NW-richtingen dan niet toeneemt ondanks de verkeerstoename en ter hoogte van het ergste lek iets afneemt (bij de overgang van wal naar scherm langs de bak).	De landschapswal bij Amelisweerd zoals die in het ontwerp-tracébesluit is opgenomen is in het tracébesluit vervangen door een landschapsscherm, zie ook de Nota van Wijzigingen. De geluidbeperkende werking van dit scherm is nu ook doorgerekend; daaruit blijkt dat de toekomstige geluidbelasting in Amelisweerd iets lager is dan de geluidbelasting die nu is toegestaan op basis van het geldende geluidproductieplafond. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 Geluid (2.5.8 geluid - Amelisweerd) een kaart opgenomen met daarop de ligging van de geluidcontouren. Hierin is deze verbetering te zien.
	15	Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.
	16	Mocht het vlies tijdens de werkzaamheden beschadigd worden dan moet nu al vast staan dat het verkeer op de A27 dan enige jaren afgesloten zal worden. De weg staat dan immers onder water en reparatie en herziene constructie zullen jaren duren. Dit zal een langdurig verkeersinfarct betekenen maar dit oplossen met een bypass voor het verkeer door Amelisweerd (of welk bos of weiland dan ook) moet bij voorbaat uitgesloten zijn.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). U schetst een rampscenario dat niet zal optreden. Beschadiging van het folie kan optreden als er onzorgvuldig wordt gewerkt, en dit kan inderdaad leiden tot water op de A27. Maar indien dit optreedt is er altijd een mogelijkheid om een lek te dichten en het water weg te pompen. Een jarenlange blokkade van de A27 door wateroverlast is geen reëel scenario.

17	<p>Als de aanleg ondanks het niet bewezen nut tóch doorgaat moet er een harde clause worden opgenomen dat er geen nadelige gevolgen buiten de projectgrenzen mogen optreden, ook niet voor het oplossen van de ravage die ontstaat in geval van een calamiteit met de folie. Dus een bypass van bak en vlies moet bij voorbaat 100% uitgesloten worden, evenals bijvoorbeeld verbreding van de bouwzone of verlaging van de grondwaterspiegel waar dan ook in de natuur.</p>	<p>Als onderdeel van het hydrologisch onderzoek is een risicoanalyse uitgevoerd naar de risico's en gevolgen van werkzaamheden aan de folie (zie paragraaf 5.6 hydrologisch onderzoek). Hieruit blijkt dat alleen bij significante aantasting van de folie (volledige verwijdering folie over meerdere m²) er een merkbare invloed valt te verwachten op het grondwatersysteem buiten de folie. Daar waar het diepe grondwatersysteem (watervoerend pakket) aan de bovenzijde begrensd wordt door een deklaag met een oppervlaktewatersysteem worden de effecten op het ondiepe grondwater nog gedempt.</p> <p>De Commissie voor de milieu-effectrapportage heeft in haar advies aangegeven dat zij adviseren om in de uitvoeringsfase de effecten op grondwater goed te monitoren en waar nodig apparatuur achter de hand te houden om terug te bemalen. Dit advies is overgenomen.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken.</p> <p>Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen.</p> <p>Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijzigingen. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p>
ZWE-00307	<p>1 Ik maak bezwaar tegen de huidige plannen omdat wij als bewoners rechtstreeks zicht hebben op de A12. Het geluidsniveau is al erg hoog zeker omdat de verkeersdrukke alleen maar toe neemt met de jaren. Dat er een verbreding komt snappen wij maar de huidige plannen hebben naar onze mening enige aanpassingen nodig. Onjuistheden:</p> <p>Over het hoofd gezien belang: Het plaatsen van geluidsschermen zou het zou een geluidsreductie behalen van 5dB, op welke onderzoek is dat gebaseerd? Het geluid is nu al erg hoog dus willen wij graag een betere aanpassing voor geluidsreductie en ook met beplanting omdat wij direct zicht hebben op het traject van de A12.</p> <p>Ook komt er een moment dat er gebouwd gaat worden in de polder Rijnenburg aan de westzijde van de A2. Ik heb begrepen dat de ontsluiting van deze weg ook bij ons voor de deur komt. Wij zien graag dat dit direct wordt meegenomen in de verbreding van de A12 zodat en geen extra weg kom voor onze 77 woningen komt te liggen en deze weg strak langs de A12 wordt gerealiseerd.</p>	<p>De maatregelen die ter hoogte van uw woning in de wijk Galecop in het ontwerp-tracébesluit zijn voorgesteld aan de hand van een gedetailleerd akoestisch onderzoek, conform de richtlijnen van de Wet milieubeheer. Dit onderzoek is terug te vinden op internet, op www.ikgaverder.nl. Op grond van de normen van deze wet, waarin onder andere gesteld wordt dat voor een groot deel van de woningen een geluidreductie van 5 dB moet worden bereikt, is het maatregelenpakket ontworpen. De geluidbelastingen die zijn bepaald voor uw woning zijn opgenomen in bijlage 9d van het Deelrapport geluid - Specifiek van het Ontwerp tracébesluit Ring Utrecht. Ter hoogte van uw woning zal een stiller wegdek worden toegepast en worden nieuwe geluidschermen tot een hoogte van 7 meter geplaatst. Met deze maatregelen kan de geluidbelasting bij uw woning met het project Ring Utrecht teruggebracht worden tot maximaal 52 dB. Dit is 6 dB lager dan de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan.</p> <p>De ontwikkeling van Reijnenburg is niet meegenomen in de plannen voor de Ring Utrecht, omdat hier nog geen besluitvorming over plaatsgevonden heeft. De ligging van de ontsluitingsweg, als deze er komt, valt onder de gemeente Nieuwegein en buiten het mandaat van dit project.</p>
	<p>2 Tevens hebben wij nu al last van veel meer fijnstof en door de verbreding en krijgen wij hier nog meer last van omdat de weg dichtter naar de woningen komt met als gevolg zwarte woningen, vieze luchtfilters en extra geluid etc. Ik zie weinig extra oplossingen tav van het milieu voor ons als directe bewoners in dit project en wil dit graag weten.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Om te bereiken dat de lucht schoner wordt en voldoet aan de Europese luchtnormen zijn verschillende maatregelen nodig. De EU zet in op de voortdurende aanscherping van de emissie-eisen voor nieuwe personenauto's, bestelauto's en vrachtwagens (euronormen) die bijdragen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit langs wegen. Deze eisen zorgen ervoor dat nieuwe personenauto's en vrachtauto's schoner zijn dan oudere voertuigen. De EU zet ook in op minder uitstoot van industrie, scheepvaart en landbouw. Daarnaast worden landelijke, regionale en lokale maatregelen genomen. Het rijk zet in op belastingvoordelen voor schonere auto's en stimulering van schonere vrachtauto's en bussen. Provincies zorgen voor schonere bussen. Gemeenten voeren milieuzones in voor vrachtverkeer, ontmoedigen vervuילend vervoer en zorgen voor groene golf</p>

			<p>verkeerslichten. RWS stimuleert telewerken, carpoolen en plaatst schermen. Het NSL maatregelpakket wordt jaarlijks bijgesteld.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p>
ZWE-00308	1	<p>Stop dit megalomane plan. Mobiliteit verandert. Zeker is dat in 2026 de situatie anders is. Behoeftte aan meer asfalt is iets uit het verleden. Meer van hetzelfde in een veranderende wereld is geld verspillen.</p> <p>Onjuistheden: Mobiliteit is aan het veranderen. De auto is steeds minder een essentieel statussymbool. Deelauto's, zelfrijdende auto's en internetcommunicatie leiden tot veranderingen en minder behoefte aan asfalt. Nieuwe mogelijkheden als monowiel, hoverboard en drones kennen we nu al, andere vernieuwingen zitten al in de pijplijn. Dat zal leiden tot onvoorspelbare veranderingen, dat gaat snel, grote autofabrikanten spelen er al op in. Het extrapoleren van groei uit het verleden is in die omstandigheden niet rationeel. Die veranderingen maken wellicht totaal andere infrastructuur nodig, daar moet geld voor gereserveerd worden.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (2.2.1 verkeersprognoses en 2.2.2 gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerptractébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten ten aanzien van de lange termijn ontwikkelingen van het verkeer en vervoer in Nederland gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r..</p>
ZWE-00309	1	<p>Mijn reactie over de A12. Als gebruiker van het bos Amelisweerd voor recreatie (onder andere hardlopen) heb ik geen bezwaar tegen verbreding, maar wel tegen het feit dat er geen uitgebreide tunnel komt om het verkeer door te leiden. Een tunnel van knooppunt Lunetten tot en met de A28. Dan is er goede doorstroming voor het verkeer en kunnen we gewoon recreëren in het bos. Ook geluidsoverlast en fijnstof worden hierdoor als minder last ervaren door bewoners.</p> <p>Onjuistheden: Over het hoofd gezien belang: De belangen van de recreanten in Amelisweerd zijn over het hoofd gezien. Geraakt in belang: Ja, als recreant in Amelisweerd, door een kleine overkapping is er minder ruimte voor groen en hebben de gebruikers te veel last van geluidsoverlast en fijnstof. Door een lange tunnel worden al deze nadelen opgeheven.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.2 tunnels).</p> <p>Een tunnelvariant is onderzocht in de milieu-effectrapportage eerste fase en is afgefallen om verschillende redenen. Bovendien kan een knooppunt niet in een tunnel vanwege de Wet Tunnelveiligheid.</p>
ZWE-00310	1	<p>Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
ZWE-00311	1	<p>Dit plan is allang achterhaald door moderne ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit. Allerlei vormen van slimme bereikbaarheid en gezamenlijk of collectief autogebruik zijn niet meegenomen in de onderbouwing van plan of mogelijke alternatieven. Veel verkeerskundigen zijn er al van overtuigd dat de ontwikkeling van slimme vormen van mobiliteit dit soort enorme verbredingsplannen compleet achterhaald maken.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.1 verkeersprognoses, huidige situatie groei verkeer).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (2.2.1 verkeersprognoses en 2.2.2 gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p>

		Dat het verkeer door de bak bij Amelisweerd blijft groeien, zoals in de toelichting bij het ontwerpbesluit wordt beweerd, is totaal niet relevant. Het gaat immers om de intensiteit tijdens de spits. Tellingen van uw eigen RDW wijzen uit dat die intensiteit in 2015 lager lag dan in 2014. De automobilist mijdt de spits. Verbreding is dus niet nodig; het verleidt automobilisten alleen maar om weer in de spits te gaan rijden?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader. Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten ten aanzien van de lange termijn ontwikkelingen op het terrein van verkeer en vervoer in Nederland gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Ook in eerdere fasen van de planuitwerking, is steeds rekening gehouden met de meest recente inzichten van dat moment. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r..
	8	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.	Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermd Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit. Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl .
ZWE-00312	1	Hoewel in theorie geen voorstander voor verbreding van de A12, denk ik dat ik alleen al door de stadsboulevard 't Goylaan, Hoograven er wel mee moet instemmen. Om deze te ontlasten kan mogelijk de verbreding van de A12 een oplossing zijn. Wel moet er rekening gehouden met overlast voor bewoners in Hoograven, dus dat betekent een hogere wand dan 7 meter, En nog beter oplossing is een complete overkapping, dan is er geen geluidsoverlast en dan kan de fijnstof worden opgezogen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.3 glazen overkapping). Voor Hoograven is een bovenwettelijke maatregel voorzien. Deze aanvullende maatregelen worden getroffen om de geluidbelasting verder te verlagen, maar maken geen deel uit van het tracébesluit. Er is voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen. In het pakket is voor Hoograven een bovenwettelijke maatregel voorzien: het verhogen van het wettelijke scherm van 7 meter naar 9 meter. Op de website van de provincie kunt u informatie krijgen over deze bovenwettelijke maatregel in het definitieve pakket, zie http://www.provincie-utrecht.nl/bwmringutrecht .
	2	Ik denk dat de belangen van de bewoners van Hoograven over het hoofd zijn gezien. Ons nadeel is geluidsoverlast en fijnstof. Geraakt in belang: Geluidsoverlast en fijnstof.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit. In hoofdstuk 19 van de milieu-effectrapportage is specifiek ingegaan op de effecten in Hoograven. Door plaatsing van de geluidschermen langs de A12 neemt de geluidbelasting aanzienlijk af; het effect op de luchtkwaliteit is gering en het ruimteslag is zo beperkt mogelijk gehouden. Er is wel degelijk rekening gehouden met de belangen van de inwoners van Hoograven. De geluidbelastingen die zijn bepaald voor uw woning zijn opgenomen in bijlage 9e van het Deelrapport geluid - Specifiek van het Ontwerp tracébesluit Ring Utrecht. Ter hoogte van uw woning zal een stiller wegdek worden toegepast en worden nieuwe geluidschermen tot een hoogte van 7 meter geplaatst. Met deze maatregelen kan de geluidbelasting bij uw woning met het project Ring Utrecht teruggebracht worden tot maximaal 52 dB. Dit is 6 dB lager dan de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. De geluidbelasting bij uw woning zal naar verwachting aanzienlijk lager worden als gevolg van de maatregelen die worden getroffen: de aanleg van een stiller wegdek en het plaatsen van schermen tot een hoogte van 7 meter aan de noordzijde van de A12. Op basis van de berekeningen van het akoestisch onderzoek is een verlaging van de geluidbelasting met 7 dB bepaald.
ZWE-00313	1	De landschapswal is nu een belangrijk geluidslek in Amelisweerd. Herstel is onvoldoende. De landschapswal plus de aansluitende schermen moeten overal minimaal 4 m boven wegdek hoog zijn. Wellicht dat de geluidbelasting in Amelisweerd bij wind uit NW-richtingen dan niet toeneemt	De landschapswal bij Amelisweerd zoals die in het ontwerp-tracébesluit is opgenomen is in het tracébesluit vervangen door een landschapsscherm, zie ook de Nota van Wijzigingen. De geluidbeperkende werking van dit scherm is nu ook doorgerekend; daaruit blijkt dat de

		ondanks de verkeerstoename en ter hoogte van het ergste lek iets afneemt (bij de overgang van wal naar scherm langs de bak).	toekomstige geluidbelasting in Amelisweerd iets lager is dan de geluidbelasting die nu is toegestaan op basis van het geldende geluidproductieplafond. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 Geluid (2.5.8 geluid - Amelisweerd) een kaart opgenomen met daarop de ligging van de geluidcontouren. Hierin is deze verbetering te zien.
	4	Na de afsluiting van de fietstunnel onder het oude station Lunetten in 2014 is ter plaatse een tunneltje onder het spoor aangelegd als ecologische verbinding met de spoorwegdriehoek en Amelisweerd. De geplande aantasting van de noordkant van Park de Koppel (achter de kantoorgebouwen) zal deze verbinding in gevaar brengen. Dit staat niet vermeld in de MER.	Achter de kantoorgebouwen aan het Zwarte Woud blijft een wal met bomen gehandhaafd. Het beplante gebied wordt doorgezet tot aan de Nieuwe Houtense weg. Daarmee blijft de ecologische verbinding tussen park De koppel en de oude fietstunnel onder het spoor voldoende in stand.
ZWE-00314	9	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.	Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermd Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit. Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl .
ZWE-00315	3	Na de afsluiting van de fietstunnel onder het oude station Lunetten in 2014 is ter plaatse een tunneltje onder het spoor aangelegd als ecologische verbinding met de spoorwegdriehoek en Amelisweerd. De geplande aantasting van de noordkant van Park de Koppel (achter de kantoorgebouwen) zal deze verbinding in gevaar brengen. Dit staat niet vermeld in de MER.	Achter de kantoorgebouwen aan het Zwarte Woud blijft een wal met bomen gehandhaafd. Het beplante gebied wordt doorgezet tot aan de Nieuwe Houtense weg. Daarmee blijft de ecologische verbinding tussen park De koppel en de oude fietstunnel onder het spoor voldoende in stand.
	7	De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen in plaats van toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting.	De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen. In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen. Dit kan worden bereikt door het scherm met absorberend materiaal te bekleden of het scherm vanuit de weg gezien achterover te laten hellen.
	8	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.
	10	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.
	11	Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt.

		<p>een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.</p>	<p>De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.</p> <p>De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.</p>
ZWE-00316	2	<p>Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.</p>	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.</p>
	6	<p>Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>
	7	<p>Om de uitkomsten van de luchtberekeningen in het MER goed te kunnen beoordelen zou ik graag willen weten hoe de toekomstige emissies zijn berekend. Het gaat dan met name over de samenstelling van het wagenpark en bijbehorende emissiefactoren per voertuigklasse. In de Bijlage 3 van het Deelrapport luchtkwaliteit 'invoergegevens modelberekeningen' staan dergelijke essentiële data niet vermeld. Het MER schiet tekort in transparantie.</p>	<p>In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&M bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Tabellen_grafieken/Milieu_Leefomgeving/Emissiefactoren. De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer.</p> <p>Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.</p>
	15	<p>Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.</p>	<p>Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken is het in enkele gevallen noodzakelijk om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde.</p> <p>Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.</p>

ZWE-00317	1	Ik maak ernstig bezwaar tegen het kappen van vele bomen in het recreatiepark De Voorveldse Polder. Door een soort domino-effect als gevolg van een extra rijstrook, die weer leidt tot het opschuiven van de afrit en de noodzaak van waterberging ter compensatie is de aanslag bijzonder groot. Nut en noodzaak hiervan is niet aangetoond.	De extra rijstrook op de westelijke hoofdrijbaan van de A27 heeft slechts over een relatief beperkte lengte invloed op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder, namelijk alleen ter plaatse van het puntstuk (aansluiting toerit op parallelrijbaan). Daarnaast wordt langs de toerit een vluchtstrook aangelegd die noodzakelijk is vanuit oogpunt van verkeersveiligheid. Deze vluchtstrook heeft impact op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder. Dit effect is niet te vermijden binnen de doelstellingen van het project. Mede naar aanleiding van deze zienswijze is het ruimtebeslag in het recreatiepark aangepast door het verleggen van de geplande waterberging. Hierdoor kunnen meer bomen gehandhaafd blijven. In de Nota van Wijzigingen is dit toegelicht.
	8	Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
	10	Volgens het deelrapport lucht bevat het rekenmodel zoveel mogelijk emissies van praktijktesten. Een medewerker van RWS vertelde ons op de informatieavond van 17 mei dat er nog veel factoren van TNO-rollenbanktesten werden gebruikt in het luchtmodel, onder andere in de basismonitoringgegevens van de Emissieregistratie. Zijn dit volgens de Minister ook praktijktesten?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.
ZWE-00318	2	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.
	4	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum

			snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.
	5	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.	<p>Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermde Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit.</p> <p>Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl.</p>
ZWE-00319	2	<p>Als bewoner Zwarte Woud, Utrecht Lunetten</p> <p>De straat waar ik woon grenst onmiddellijk aan de bak van de A27, op een plek waar het folie verbreed moet worden.</p> <p>Gezien het feit dat hier alleen nog sprake is van oplossingsrichtingen waar onderzoek naar gedaan is door Witteveen+Bos en de beslissing over welke methode gebruikt gaat worden pas gaat vallen bij de aanbesteding van het project, wordt er straks door de minister een beslissing genomen waarbij van een belangrijk deel van het project onbekend is hoe dit uit zal pakken en of het globale plan in werkelijkheid wel uitgevoerd kan worden.</p> <p>Uit het rapport Wegverbreding A27 Overzicht methoden 'bouwen in de folieconstructie' dat Witteveen+Bos in opdracht van Rijkswaterstaat heeft opgesteld, blijkt duidelijk dat men op dit moment onvoldoende zicht heeft op de omvang van de risico's. Bij alle onderzochte technieken er wordt gesteld dat de gevolgen voor de omgeving afhangen van de gekozen techniek, maar gezien het feit dat geen van de voorgestelde technieken ooit op deze grote schaal is toegepast, betekent dit de facto dat de risico's op dit moment niet ingeschat kunnen worden. Voor een plan van 1,2 miljard Euro is het onacceptabel dat ik als bewoner in het ongewisse blijf over de risico's totdat er zich een aannemer meldt die zegt dat hij de klus voor een bepaald bedrag kan klaren. De afgelopen jaren is bij diverse grootschalige projecten waar Rijkswaterstaat bij betrokken is, gebleken dat deze werkwijze inderdaad risico's met zich mee brengt en schade tot gevolg heeft, ofwel ten aanzien van de omgeving, ofwel in de vorm van oplopende kosten. Het risico van een aannemer die tegen te lage kosten een techniek aanbiedt die in de praktijk tot schade kan leiden is niet ondenkbaar en Rijkswaterstaat biedt onvoldoende waarborg om mij er als bewoner van te overtuigen dat dit risico niet of slechts in geringe mate bestaat.</p> <p>Bij diverse voorgestelde werkwijzen zie ik de volgende risico's:</p> <p>Bij de wateropzetmethode kan het heien van een damwand tot trillingen die schade aanbrengen aan mijnwoning en bij het bezwijken van de damwand wordt de gehele waterhuishouding in mijn omgeving verstoord, met de kans op verzakkingen en schade aan mijn woning en uitdroging van de omgeving.</p> <p>Bij de persmethode bestaat het risico dat het folie scheurt wat tot een verstoring van de waterhuishouding in mijn omgeving leidt, met de kans op verzakkingen en schade aan mijn woning en uitdroging van de omgeving.</p> <p>Bij de groutmethode bestaat het risico dat het folie door het uithakken van het versteende talud beschadigd raakt, ook dit leidt tot een verstoring van de waterhuishouding in mijn omgeving, met de kans op verzakkingen en schade aan mijn woning en uitdroging van de omgeving.</p> <p>Bij de methode waarbij de grondwaterdruk tijdelijk verlaagd wordt bestaat het risico op uitdroging van de omgeving en wordt de waterhuishouding verstoord, met de kans op verzakkingen en schade aan mijn woning.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>De verbreding van de weg binnen de folie is complex. Er zijn diverse methodes beschouwd en gepubliceerd samen met het ontwerp-tracébesluit. Er zijn zienswijzen die zorgen uiten over het beschadigen van de folie gedurende de werkzaamheden. Deze beschadigingen kunnen liggen aan het raken van de folie bij (graaf)werkzaamheden of aan scheuren door rek aan de folie. De kans daartoe is klein. Bovendien treft Rijkswaterstaat maatregelen om deze kans verder te verkleinen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Rijkswaterstaat laat diepgaande reviews uitvoeren op de technische risico's en de daarbij benodigde beheersmaatregelen. 2. Vooruitlopend op de aanbesteding onderzoekt Rijkswaterstaat nog diepgaander een groot aantal aspecten van de folie en de ondergrond: <ul style="list-style-type: none"> - Bodemgesteldheid i.c. sonderingen in de folie - Effect op grondwaterstromen - Status van het materiaal: De folie zelf is de afgelopen twintig jaar driemaal beproefd om de status van het materiaal te controleren. De toelaatbare rekken zijn aantoonbaar in orde, de folie kan de verwachte verplaatsingen tijdens de diverse werkzaamheden goed aan. Scheuren zijn daarbij niet te verwachten. - Ligging van de folie: nader onderzoek vindt plaats naar de exacte ligging van de folie. Bij de bouw van het lichtgewicht fietsviaduct is veel ervaring opgedaan met werken binnen de folie en welke veilige marge tot aan de folie aangehouden dient te worden. De werkzaamheden de zijn toen prima verlopen. - De maakbaarheid wordt voldoende getoetst en de risico's worden beheersbaar geacht. <p>De zorg ten aanzien van de beschadiging wordt richting marktpartijen helder en eenduidig aangegeven en de marktpartijen worden in de aanbesteding uitgedaagd de risico's ten aanzien van de beschadiging zo goed mogelijk te beheersen. Een van de gunningscriteria zal over deze beheersmaatregelen gaan. Welke bouwmethode uiteindelijk toegepast gaat worden is nog niet bekend, dit zal in samenwerking met de markt gebeuren. De voorgestelde methode zal beoordeeld worden op risico's en te treffen beheersmaatregelen. Bovendien blijft Rijkswaterstaat zelf betrokken bij zowel het ontwerp als de uitvoering en zal continue in gesprek zijn met de opdrachtnemer om dit risico's te beheersen. Tenslotte zal in het kader van de vergunning verlening ook het bevoegd gezag meekijken op de beheersing van de risico's van de, door de opdrachtnemer, voorgestelde bouwmethode.</p>

	<p>Witteveen+Bos stelt: 'Indien wordt overwogen om deze methode in dit folievak toe te passen, verdient het aanbeveling nader onderzoek te doen naar de ecologische gevolgen van deze grondwaterstandsverlaging en de mogelijke beheersmaatregelen om permanente negatieve ecologische effecten te voorkomen.'</p> <p>Het ontbreken van een berekening van deze risico's, in de eerste plaats voor mij als huiseigenaar, in de tweede plaats voor mij als wijkbewoner en in de derde plaats voor mij als belasting betalende burger is een ernstige tekortkoming in het voorliggende plan. Eerst een beslissing nemen op basis van een beperkt aantal gegevens en pas na een groen licht voor een project uitzoeken wat een goede techniek is en tegen welke kosten dat uitgevoerd kan worden, druist in tegen elke vorm van logisch nadenken en onderbouwd beslissingen nemen. Hier wordt gewoon gegokt, niet alleen met belastinggeld, maar ook met mijn eigendommen. Voorwaarde om een beslissing te nemen over een onderdeel van het project dat zulke grote risico's met zich mee brengt, is dat eerst bepaald wordt welke methode er gehanteerd wordt en wat de risico's daarvan zijn. Hoewel er een aantal technieken om het folie te verlengen is onderzocht, ontbreekt de berekening van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Het uitvoeringsrisico is groot, zoals ook blijkt uit de rapportage van Witteveen+Bos, en dit risico zou moeten meegewogen worden in het OTB, zodat er een afweging op feiten kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project.</p> <p>Een merkwaardige stelling die Witteveen+Bos hanteert in zijn rapport is bij de inschatting van de risico's voor de omgeving, die in alle gevallen als veilig wordt bestempeld, terwijl die status afhangt van de vraag of de technische oplossing al dan niet een risico met zich meebrengt, wat bij alle methoden op één na het geval is.</p> <p>Anders gezegd: als er in de techniek een risico is op falen of er is sprake van onzekerheden, dan is het risico van een effect op de omgeving net zo groot en kan niet kleiner zijn dan het technische risico, terwijl Witteveen+Bos doet voorkomen alsof het risico voor de omgeving er dan niet zou zijn.</p> <p>Als dit de rapportages zijn waarmee Rijkswaterstaat de beslissing over het OTB onderbouwt, dan is het risico op failure nog groter al werd aangenomen en vormt elke gekozen methode gezien de uitvoeringsrisico's een bedreiging voor mijn directe omgeving en voor mijn woning.</p>	
5	<p>Groene buffer</p> <p>Zoals hierboven beschreven, bevinden zich in de open ruimte tussen de kantoorgebouwen diverse volwassen bomen. Hierdoor wordt de A27 vanaf het Zwarte Woud visueel dan ook niet ervaren, zie Bijlage 1: geluidswering Zwarte Woud. Volgens de uitbreidingsplannen van de A27 worden deze bomen gekapt, waardoor deze groene buffer tussen de A27 en de woningen op het Zwarte Woud compleet verdwijnt. Dit betekent dat mijn burens en ik direct zicht op de A27 gaan krijgen, wat een enorme achteruitgang betekent voor onze leefomgeving, het karakter van het groene Lunetten aantast en iets is wat wederom niet overeenkomt met de door Rijkswaterstaat geformuleerde uitgangspunten (zie citaat boven).</p> <p>Ik ben van mening dat ter compensatie van het verloren gaande groen er een groene wand opgetrokken moet worden tussen de weg en de kantoorgebouwen. Daarbij kunnen de gebouwen zelf een groene gevelbekleding krijgen en kan er tussen de twee kantoorgebouwen een groene muur gebouwd worden, wat enigszins overeenkomt met de situatie zoals die nu is en wat het voordeel biedt dat het groen een luchtzuiverende werking heeft. Hoewel Rijkswaterstaat ontkent dat groene begroeiing deze werking kan hebben, blijkt uit onderzoek dat dit wel degelijk het geval is.</p> <p>Hiernaast: op de overzichtskaart is het beoogde werkterrein van Rijkswaterstaat globaal aangegeven in het rood getinte gebied. Duidelijk zichtbaar is de korte afstand tussen de geluidswerende groenstrook langs de A27 en de woonwijk. De vernietiging van deze groenstrook ten bate van verbreding van de A27 en voor gebruik als werkterrein tijdens de acht jaar durende bouw zal tot een veel hogere geluidsbelasting van de woningen in de wijk</p>	<p>Beplanting zoals struiken en bomen absorberen nauwelijks geluid. Voor een werkelijk waarneembaar effect van bomen op de geluidsbelasting moet er sprake zijn van een diep en ook fors gesloten bos. Aangezien het geluidreducerend effect van beplanting gering is en sterk afhankelijk van het type beplanting, wordt daar in de rekenmethodieken geen rekening mee gehouden.</p> <p>Het is vaak wel zo dat de beleving van geluid verandert bij de aanwezigheid van beplanting: de geluidbron is dan aan het zicht onttrokken en het geluid wordt als minder aanwezig en minder storend ervaren. Het geluid van de beplanting zelf, bijvoorbeeld in de wind ritselende bladeren, kan bovendien het geluid van de weg onder bepaalde omstandigheden maskeren.</p> <p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken.</p> <p>Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen.</p> <p>Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijzigingen. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p>

	<p>Lunetten leiden. Bron: Google Maps. Hieronder: de groenstrook die een groene buffer vormt tussen de A27 en het gebied in de spoorwegdriehoek ('Tussen de Rails'), dat direct grenst aan de woonwijk Lunetten. Het gaat niet alleen om de landschappelijke, natuurlijke en cultuurhistorische waarde van dit gebied, maar ook om de geluidswerende werking die deze groenstrook heeft ten opzichte van de toch al zwaar onder geluidsoverlast gebukt gaande wijk Lunetten.</p>
<p>6 Luchtkwaliteit Niet alleen vanuit visueel oogpunt is een groen geluidsschermdoel noodzaak, maar dus ook vanuit het oogpunt van de luchtkwaliteit. Op diverse plaatsen worden in de plannen bomenrijen, soms zelfs in meerdere lagen, verwijderd. In het RIVM rapport "Het effect van vegetatie op de luchtkwaliteit, Update 2011", RIVM Rapport 680705019/2011 van J. Wesseling, S. van der Zee (GGD Amsterdam) en A. van Overveld wordt op de situatie van bomen langs een snelweg ingegaan. 'In het rapport is in sectie 4.5 voor een schematische situatie onderzocht wat het effect is van een aaneengesloten bomenrij langs een snelweg. Het effect van de bomenrij plus ondergroen is dat de concentraties op en direct naast de weg iets toenemen en de concentraties op grotere afstand iets afnemen omdat de luchtstroom omhoog wordt gestuwd. Hierbij is het eventuele effect van depositie van fijnstof op de bomen nog niet in rekening gebracht. Hoewel niet onderzocht, mag worden aangenomen dat meerdere boomrijen dit afschermdoel effect versterken. Evenzo zal het verwijderen van bestaande bomenrijen naast een snelweg het opstuwende/afschermende effect van de bomenrijen naar verwachting verminderen en in hogere bijdragen van de emissies van het wegverkeer in de omgeving resulteren.' In het InnovatiePlatform Luchtkwaliteit (IPL) van RWS is het effect van groen langs wegen ook onderzocht en samengevat in 'Toepassingsadvies Vegetatie, Het advies t.a.v. de toepassing van vegetatie ter verbetering van de luchtkwaliteit langs snelwegen, Rapportnummer IPL-2b'. In het advies van het IPL wordt ook op de mogelijke afschermdoel werking van groenstroken op grotere afstanden tot de weg gewezen. Tevens wordt gewaarschuwd voor potentieel negatieve effecten op kortere afstanden achter de vegetatie. Bij het uitdunnen van een bestaande groenstrook is het denkbaar dat mogelijke kleine positieve effecten teniet worden gedaan en dat negatieve effecten gaan optreden. In de uitwerking van de plannen van Rijkswaterstaat ontbreekt een onderzoek naar het effect van het verwijderen van de groenstroken langs de snelweg op de luchtkwaliteit, terwijl dat voor een juiste beoordeling van de effecten op het milieu een noodzakelijk en onmisbaar onderdeel is. Op dit punt schiet Rijkswaterstaat te kort. In ieder geval is aangetoond dat de luchtkwaliteit in stadsparken en stadsbossen beter is dan in het bebouwd gebied daaromheen. [CROW, 2011] Ik reken het Rijkswaterstaat zwaar aan dat het onvoldoende onafhankelijk onderzoek doet naar het positieve effect van bomen en begroeiing op de luchtkwaliteit en dat Rijkswaterstaat de mogelijk negatieve effecten bij onoordeelkundige toepassing ten onrechte als eindconclusie hanteert. Bij juiste plaatsing en verhoudingen is aangetoond dat bomen en begroeiing een positief effect op de luchtkwaliteit hebben. Zonder compensatie in de vorm van een groene geluidsmuur en gevelbeplanting is het kappen van de bomen en de begroeiing tussen de kantoorgebouwen en de snelweg onacceptabel voor mij en mijn buurtgenoten in is de conclusie dat Rijkswaterstaat onvoldoende rekening houdt met de gevolgen voor de leefomgeving op deze plek. Als bewoner van de wijk Lunetten Heeft Rijkswaterstaat al moeite om de compensatie voor de gekapte bomen Amelisweerd op een fatsoenlijke manier rond te breien, over compensatie van de gevolgen op andere plekken, zoals in Lunetten, wordt in alle talen gezwegen en alles is erop gericht om de weg aan te leggen, en niet op een omgevingsvriendelijk inpassen van de weg. Voor Lunetten betekent de verbreding van de weg in ieder geval acht jaar bouwoverlast, met gedurende de bouw geluidsoverlast en luchtverontreiniging, waarbij niet voldaan hoeft te worden aan de reguliere regelgeving, en de aanleg van geluidsmuren ter hoogte van 12 meter, een</p>	<p>De bomen welke op de grondwal voor de kantoren Zwarte Woud staan zijn in het landschapsplan bij het ontwerp-tracébesluit gehandhaafd. Deze worden dus niet verwijderd. De bomenrij wordt daarentegen uitgebreid tot aan de Nieuwe Houtenseweg. Er vindt onderzoek plaats naar de luchtzuiverende werking van groene schermen. Tot op heden is deze werking nog onvoldoende aangetoond om mee te kunnen nemen in de berekening van de luchtkwaliteit. Om die reden wordt er in de berekening van de luchtkwaliteit geen rekening gehouden met een luchtzuiverende werking.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.3 glazen overkapping).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (klimaat).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>In 2009 is met het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) gezocht naar innovatieve oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit langs het rijkswegennet. Binnen het IPL zijn op basis van internationaal literatuur- en laboratoriumonderzoeken alle kansrijke maatregelen voor de verbetering van luchtkwaliteit onderzocht. De kennis is opgedaan binnen grootschalige praktijkonderzoeken die binnen het innovatieprogramma zijn uitgevoerd. Het gaat om het effect van schermen, vegetatie, overkappingen van de weg, inclusief luchtbehandeling en Dynamisch Verkeersmanagement. Informatie over de resultaten van vegetatie kunt u vinden op de site: https://www.rijksoverheid.nl/zoeken?refwoord=ipl+vegetatie. Uit het IPL onderzoek blijkt dat bomen en struiken weinig positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de Rijksweg. In het NSL rekenmodel luchtkwaliteit wordt rekening gehouden met bomen langs wegen in alleen binnenstedelijke situaties. Voor stedelijke wegen is een bomenfactor opgenomen in het rekenmodel. Dit in tegenstelling tot rijkswegen in buiten stedelijk gebied met weinig bebouwing, waar geen bomenfactor voor is opgenomen. Binnenstedelijke wegen met aan beide zijden een bomenrij hebben een negatief effect op de luchtkwaliteit, omdat uitlaatgassen onder het bladerdak blijven hangen. Het bepalen van het effect van het toepassen van vegetatie op schermen langs rijkswegen is (nog) niet mogelijk met het NSL rekenmodel. In het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) van het project Ring Utrecht is vegetatie meegenomen als innovatieve maatregel voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Op veel plaatsen is onderzoek gaande naar het reinigen van emissies van het wegverkeer door toevoegingen aan geluidschermen of kunstwerken. Dit kunnen specifieke katalysatoren of specifieke planten zoals een groenblijvende klimop zijn. Een recent voorbeeld hiervan is de Wall4Life. Locaties waar dergelijke maatregelen, indien gebleken effectief, specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven en geluidschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het MMA een filterende toevoeging aan de geluidschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen.</p> <p>Om te bereiken dat de lucht schoner wordt en voldoet aan de Europese luchtnormen zijn verschillende maatregelen nodig. De EU zet in op de voortdurende aanscherping van de emissie-eisen voor nieuwe personenauto's, bestelauto's en vrachtwagens (euronormen) die bijdragen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit langs wegen. Deze eisen zorgen ervoor dat nieuwe personenauto's en vrachtauto's schoner zijn dan oudere voertuigen. De EU zet ook in op minder uitstoot van industrie, scheepvaart en landbouw. Daarnaast worden landelijke, regionale en lokale maatregelen genomen. Het rijk zet in op belastingvoordelen voor schonere auto's en stimulering van schonere vrachtauto's en bussen. Provincies zorgen voor schonere bussen. Gemeenten voeren milieuzones in voor vrachtverkeer, ontmoedigen vervuילend vervoer en zorgen voor groene golf</p>

<p>horizonvervuilende oplossing waarbij Rijkswaterstaat niet eens het geluidswerend effect kan garanderen (dit volgens een uitspraak van een medewerker van Rijkswaterstaat op de voorlichtingsavond in de Musketon, d.d. 2015).</p> <p>Toename van verkeer leidt sowieso tot een toename van geluidsoverlast en luchtverontreiniging, zonder dat daar voor de wijk iets tegenover staat. Ook hier is weer geen sprake van een ontwerp dat ingepast is in de omgeving, maar van een wegverbreding waarbij pas in tweede instantie gekeken wordt hoe er kan worden gegaan met de nadelige gevolgen. Het ontwerp principe van een steeds hogere geluidsmuur (12 meter, gelijk aan een flat van vijf verdiepingen) om de toename van meer geluid door meer verkeer te kunnen weerstaan is sterk verouderd en stamt uit de vorige eeuw.</p> <p>Eigentijdse, duurzame en toekomstgerichte alternatieven in de vorm van geheel of deels overkapt inpassing van de weg komen in de plannen niet voor, net zo min als de toepassing van andere innovatieve oplossingen. Mij is bekend dat ideeën hiervoor tijdens de inspraakperiode wel degelijk zijn voorgelegd aan Rijkswaterstaat, maar er is onvoldoende onderzocht of zo'n oplossing ingepast kan worden in het ontwerp. Een overkapping gecombineerd met elektriciteit opwekkende planten, windturbines en zonnepanelen zou een wijk als Lunetten voor een groot deel zelfvoorzienend kunnen maken, en daarmee zou de aantasting van de wijk door toenemende geluidsoverlast en luchtverontreiniging, zoals die door Rijkswaterstaat zelf voorzien wordt, en acht jaar bouwoverlast op een voor mij als wijkbewoner acceptabele manier gecompenseerd kunnen worden. Op zo'n manier zou het project tot een win-winsituatie omgezet kunnen en draagt een project van de Rijksoverheid bij aan het halen van de landelijke milieudoelstellingen en in het bijzonder die van de stad Utrecht. Voor wat hoort wat, tenslotte.</p> <p>Het niet verwerken van dit soort oplossingen op een project dat op z'n vroegst in 2026 opgeleverd wordt en een groot deel van deze eeuw mee moet gaan, is een ernstige tekortkoming van de Rijksoverheid ten opzichte van zijn burgers, zeker gezien de verplichtingen die de overheid op zich genomen heeft met de ondertekening van het verdrag dat eind 2015 tijdens de Klimaatconferentie Parijs 2015 (COP21) gesloten is.</p> <p>Het hele verhaal over de luchtkwaliteit en het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is een wassen neus. Het middelen van zware luchtverontreiniging waarbij het gemiddelde berekend wordt door de zwaar vervuilde gebieden op te tellen bij de zeer licht vervuilde gebieden is voor elk weldenkend mens natuurlijk een gotspe. Het betekent dat er op bepaalde plekken, zoals nu de woonwijken grenzend aan de A27/A12, geaccepteerd wordt dat er sprake is van verontreiniging die ver boven die landelijke geldende gemiddelde norm uitkomt, maar die vanwege de middeling wettelijk acceptabel is.</p> <p>Een organisatie die schermt met het al eerder genoemde citaat ('De nagestreefde doelstelling voor de omgeving is dat maatregelen aan de Ring in elk geval niet tot verslechteringen leiden, en waar mogelijk zelfs een verbetering opleveren. Het gaat daarbij om het hele palet: geluid, luchtkwaliteit, barrièrewerking, sluisverkeer en bijvoorbeeld ook allerlei waarden en kwaliteiten in de omgeving op het gebied van recreatie, natuur, landschap en cultuurhistorie.' Bron: Rijkswaterstaat, A27/A12 Ring Utrecht Ontwerp-Tracébesluit in beeld, Mei 2016.) zou zich ernstig moeten schamen om met zo'n redenatie zich te verdedigen, terwijl uit allerlei rapporten inmiddels duidelijk is dat de luchtverontreiniging veel schadelijker gevolgen heeft voor de gezondheid dan tot nog toe werd aangenomen.</p> <p>Professor Brunekreef, werkzaam bij het gerenommeerde en aan de Universiteit van Utrecht verbonden onderzoeksinstituut IRAS, heeft aangetoond dat de nu gehanteerde normen ernstig tekort schieten, kennis die ook bij Rijkswaterstaat en de Rijksoverheid bekend is. Ook de WHO (Wereldgezondheidsorganisatie) hanteert veel scherpere normen als het gaat om luchtverontreiniging en de gevolgen voor de gezondheid. Bij een project dat op z'n vroegst pas in 2026 afgrond wordt mag men verwachten dat bij het hanteren van normen rekening gehouden wordt met de te verwachten ontwikkelingen op dit vlak, net zoals door Rijkswaterstaat (verouderde) aannames gedaan worden over de toename van verkeersdrukke. Die verwachting wordt in het geval van dit OTB op geen enkele manier waargemaakt, wat betekent dat de Rijksoverheid zijn verplichtingen</p>	<p>verkeerslichten. RWS stimuleert telewerken, carpoolen en plaatst schermen. Het NSL maatregelpakket wordt jaarlijks bijgesteld.</p> <p>Onderdeel van het NSL is de jaarlijkse monitoring. Als onderdeel van de monitoring worden jaarlijks met de monitoringstool berekeningen uitgevoerd van de concentraties in het achterliggende kalenderjaar en van de prognosejaren van het NSL (2015, 2020 en 2030). Metingen zeggen alleen iets over de huidige situatie en niet over een toekomstig effect. Indien uit de monitoring blijkt dat de geplande of getroffen maatregelen niet voldoende effectief zijn, zullen er binnen het NSL extra maatregelen worden genomen om de (dreigende) normoverschrijdingen weg te nemen. In de NSL monitoring worden de concentraties fijn stof en stikstofdioxide in kaart gebracht op basis van modelberekeningen en metingen. De luchtkwaliteit in Nederland wordt continu gemeten met het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML) door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Voor een overzicht van de meetpunten zie www.rivm.nl/lml. Modelberekeningen zorgen voor een geografisch meer gedetailleerd en beter dekkend totaalbeeld van de luchtkwaliteit dan mogelijk is op basis van alleen metingen op een beperkt aantal meetlocaties. De metingen vormen een essentiële basis voor de ijking van modelberekeningen. Het RIVM stelt jaarlijks een rapportage op met de resultaten van de monitoring. Deze rapportages zijn in november/december openbaar. De rapportages van de jaarlijkse monitoring zijn te vinden op www.nsl-monitoring.nl.</p> <p>U geeft aan dat er onderzoek is gedaan naar de invloed van bomen en struiken op de verspreiding van emissies van het wegverkeer. Doordat nog onvoldoende kennis is over het effect van vegetatie op de luchtkwaliteit, wordt vegetatie niet meegenomen in het rekenmodel voor luchtkwaliteit. Het effect van weghalen of aanbrengen van vegetatie kan dan ook (nog) niet inzichtelijk worden gemaakt en kan niet worden meegenomen in het rekenmodel. Om die reden zijn de effecten van het toevoegen of weghalen van groenstroken niet meegenomen in de berekeningen. Echter de laatste jaren is op veel plaatsen nieuw onderzoek gaande naar het reinigen van de emissies van het wegverkeer door toevoegingen aan geluidschermen of kunstwerken. Dit kunnen specifieke katalysatoren of specifieke planten zoals een groenblijvende klimop zijn. Een recent voorbeeld hiervan is de Wall4Life. Locaties waar dergelijke maatregelen, indien gebleken effectief, specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven en geluidschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het MMA een filterende toevoeging aan de geluidschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen.</p> <p>De aanpak van broeikasgas CO2 vindt plaats op landelijk niveau. Uw uitspraak: "Het middelen van zware luchtverontreiniging waarbij het gemiddelde berekend wordt door de zwaar vervuilde gebieden op te tellen bij de zeer licht vervuilde gebieden" komt niet overeen met de wettelijke gevalideerde en goedgekeurde rekenmethodiek van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Binnen het NSL wordt de concentratie op een weglocatie berekend door de som van de achtergrondconcentratie en de bijdrage van de weg. De achtergrondconcentraties worden jaarlijks door het RIVM vastgesteld op basis van metingen.</p> <p>Op de wal tussen de kantoren Zwarte Woud en de A27 blijven bomen gehandhaafd en worden bomen toegevoegd. Uw veronderstelling dat deze alle verdwijnen is onjuist.</p> <p>U vreest dat de schermen voor Lunetten tot horizonvervuiling zullen leiden. De schermen worden zorgvuldig ingepast. Deze inpassing wordt in het Esthetisch Programma van Eisen nader uitgewerkt. De gemeente Utrecht is daar intensief bij betrokken. Vanuit Lunetten gezien liggen de schermen achter de grondwal waarop de huidige schermen staan. Deze wal, en de toekomstige beplanting op de wal, zal het scherm grotendeels aan het oog onttrekken.</p>
---	--

	<p>jegens de bevolking verzaakt. Ter illustratie een grafiek van de ziektelast van fijnstof (PM_{2,5}). Pas bij een norm van 10-12 µg gaat die ziektelast redelijk omlaag. De Europese norm is 25 µg en zou dus flink omlaag moeten naar de WHO norm van 12 µg, de norm van de Wereldgezondheidsorganisatie. Door deze signalen te negeren maken Rijksoverheid en Rijkswaterstaat zich met vooruitwerkende kracht schuldig aan een misdaad tegen de bevolking, iets wat binnen nu en dertig jaar zal blijken. Omdat ik, als representant van de generatie die nu beslissingen neemt over de toekomst van onze kinderen en de generaties na mij, mijn verantwoordelijkheid neem, kan ik niet toestaan dat de voorliggende plannen op geen enkele manier een voorschot nemen op ontwikkelingen die op dit gebied plaats zullen vinden. In de huidige plannen geen rekening houden met deze ontwikkelingen is een ernstige omissie die ik als verantwoordelijk burger onder de aandacht moet brengen bij de verantwoordelijken voor deze plannen en waarbij ik van de plannenmakers een ander antwoord verwacht dan dat er aan de huidige norm voldaan wordt.</p>	
7	<p>Als recreant in Amelisweerd De route voor mij als wandelaar naar Amelisweerd loopt langs het 'oude' fietspad in de spoorwegdriehoek genaamd 'Tussen de Rails'. Hier volgt het pad de oude waterloop, genaamd de Oud Wulverbroekwetering, de waterloop die een eeuwenoude verbinding vormt met de Kromme Oude Rijn en een belangrijke cultuurhistorische waarde heeft, en die bij het ontwerp van de wijk Lunetten een belangrijke rol gespeeld heeft, immers, de wijk Lunetten is ontworpen met als uitgangspunt het in stand houden van oude landschappelijke structuren. Zie Bijlage 2: Oud Wulverbroekwetering. Hoewel direct langs de snelweg gelegen, gaat het hier om een waardevol stukje natuur dat mij niet alleen genoeg schenkt als ik hier langs kom op mijn wandeling naar Amelisweerd, maar wat ook een broed- en verblijfplaats is voor diverse vogelsoorten en andere dieren. Het voornemen om dit waardevolle stukje natuur met cultuurhistorische waarde 'en passant' maar even te gebruiken als bouwplaats tijdens de acht jaar durende bouwperiode, getuigt van geen enkel respect voor de natuurlijke, cultuurhistorische en gevoelswaarde die dit stukje natuur voor vele Lunettenaren en andere passanten heeft. Ook hiermee logenstrafte Rijkswaterstaat zijn stelling dat de weg ontworpen is in samenhang met het omringende landschap en voldoet daarom ook op dit punt niet aan de uitgangspunten die voor dit project gedefinieerd zijn, zie ook het eerder genoemde citaat. Als er iets is waar geen rekening mee gehouden wordt in het OTB, dan is het wel de omgeving. Zie Bijlage 3: Geluidswerende groenstrook Tussen de Rails. Bovendien betekent het verwijderen van de groenstrook ten bate van een werkterrein dat er geluidsoverlast van de A27 gaat ontstaan, nu dus op nóg een andere plek in Lunetten. Ook dat is wederom in strijd met de door Rijkswaterstaat zelf geformuleerde uitgangspunten. En dan de waarde van Amelisweerd zelf en de grove aantasting die stukje waardevolle natuur wederom te wachten staat. Amelisweerd is een uniek rivierbos met onschatbare waarde als natuur- en recreatiegebied met grote cultuurhistorische betekenis. De vele bezoekers, waaronder ikzelf, komen daar al jaren om te genieten van de natuur en om de verkeersdruk van de stad achter zich te laten. Het is voor mij en velen met mij volkomen onbegrijpelijk en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een verbreding van de snelweg en dat oplossingen die slimmer gebruik maken van de beschikbare ruimte buiten beschouwing worden gelaten. Zeker na de pijnlijke strijd eind jaren zeventig, begin jaren tachtig van de vorige eeuw om het toentertijd voor de aanleg van de weg gekapte bos zou je mogen verwachten dat Rijkswaterstaat er alles aan zou doen om te voorkomen dat dit waardevolle natuurgebied aangetast wordt. Groot is dan ook mijn ontzetting over de voorgenomen plannen en over het feit dat ondanks alle inspraakrondes en eerdere protesten in de definitieve plannen toch sprake is van een aantasting van Amelisweerd die een bedreiging vormt voor het hele ecologische systeem van dit bos. Alleen al vanwege het negeren van de wensen van velen op dit punt maakt de door Rijkswaterstaat gehanteerde argumentatie ongeloofwaardig. Door de veranderingen in en bij Amelisweerd verwacht ik bovendien dat de grondwaterstand verandert en vrees ik voor verdroging. De landgoederen zijn gevoelig en nemen een unieke positie</p>	<p>Voor wat betreft eventuele effecten op natuur tijdens de bouw zal de opdrachtnemer een ecologisch werkprotocol opstellen. In dit werkprotocol zal door opdrachtnemer worden aangegeven hoe ter plaatse omgegaan dient te worden met aanwezige flora en fauna, op welke manier en in welke periode de werkzaamheden uitgevoerd worden, kortom op welke wijze geborgd wordt dat de werkzaamheden binnen de kaders van de Flora- en faunawet zullen worden uitgevoerd. Een voorwaarde daarbij is de inzet van een deskundige. De Flora- en faunawet verbiedt het verstoren of vernietigen van vaste rust- en verblijfplaatsen zoals foerageergebied en/of migratieroutes. Zulke effecten zullen voorkomen worden. Indien dit onmogelijk blijkt, zal met behulp van een ontheffing moeten worden gewerkt.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p> <p>Conform de Tracéwet kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van Ecologische Hoofdstructuur (EHS) zal plaatsvinden. In het tracébesluit is exact aangegeven waar en met welke oppervlakte de EHS gecompenseerd zal worden. Zie ook hiervoor de nota van wijziging.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p> <p>Als onderdeel van het hydrologisch onderzoek is een risicoanalyse uitgevoerd naar de risico's en gevolgen van werkzaamheden aan de folie (zie paragraaf 5.6 hydrologisch onderzoek). Hieruit blijkt dat alleen bij significante aantasting van de folie (volledige verwijdering folie over meerdere m²) er een merkbare invloed valt te verwachten op het grondwatersysteem buiten de folie. Daar waar het diepe grondwatersysteem (watervoerend pakket) aan de bovenzijde begrensd wordt door een deklaag met een oppervlaktewatersysteem worden de effecten op het ondiepe grondwater nog gedempt. De Commissie voor de milieu-effectrapportage heeft in haar advies aangegeven dat zij adviseren om in de uitvoeringsfase de effecten op grondwater goed te monitoren en waar nodig apparatuur achter de hand te houden om terug te bemalen. Dit advies is overgenomen.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.(2.8.2 Amelisweerd)</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).</p>

	<p>in, reden om daar geen risico mee te nemen. De compensatie voor het vernietigen van een buitengewoon waardevol deel van Amelisweerd is volstrekt onvoldoende uitgewerkt. De kaartjes met zoekgebieden die Rijkswaterstaat hanteert beiden geen enkele garantie op verwerving en inrichting van hoge en met de huidige situatie overeenkomende kwaliteit. Het OTB zoals nu voorligt is niet geldig zolang de compensatie niet op een fatsoenlijke manier geregeld is. En fatsoenlijk betekent ook dat er niet gecompenseerd kan worden in gebieden die nu al als natuurgebied met ecologische waarde bekend staan. Compensatie dient plaats te vinden op locaties die een uitbreiding betekenen van natuurgebied. Ook hier geldt weer dat de uitgangspunten die Rijkswaterstaat zelf formuleert niet toegepast worden, en dat vanuit dat oogpunt op puur procedurele gronden het voorliggende OTB ongeldig en mogelijk zelfs onwettelijk is, wat nog eens bevestigd wordt door alle fouten en onduidelijkheden die in het OTB te vinden zijn.</p> <p>Een voorbeeld hiervan is te vinden in bijlage 6, bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Dat is slechts een van de vele fouten en onduidelijkheden die mij als burger niet het vertrouwen geven dat de vaststelling van het OTB op een zorgvuldige manier heeft plaats gevonden, terwijl we het wel hebben over een project dat op z'n minst 1,2 miljard Euro gaat kosten waarbij geen enkele twijfel zou mogen ontstaan met betrekking tot een zorgvuldige besluitvorming. Los daarvan speelt een uitspraak van de Raad van State uit 1980 een belangrijke rol bij de vraag of het überhaupt is toegestaan om de bak te verbreden.</p> <p>Bij de behandeling van het bestemmingsplan Maarschalkerweerd (1980) heeft de Raad van State een uitspraak gedaan over de constructie en maximale breedte van de bakconstructie ter hoogte van Amelisweerd.</p> <p>De Raad van State motiveerde de keuze voor de smallere bakconstructie in plaats van de door Rijkswaterstaat verkozen vliesconstructie met glooiende wanden met een verwijzing naar de grote natuurwetenschappelijke waarde van het landgoed. De voorgenomen verbreding druist in tegen deze uitspraak, maar de beperking staat nog steeds overeind, waardoor verbreding gewoonweg niet is toegestaan.</p>	
10	<p>Volgens de uitgangspunten die Rijkswaterstaat in zijn uitingen richting burger hanteert en volgens andere uitlatingen van Rijkswaterstaat op dat punt, zou de weg ontworpen zijn in samenhang met de directe omgeving en zou er goed gekeken zijn naar de inpassing in het landschap en de woonomgeving, terwijl uit de plannen duidelijk blijkt dat er van een verouderd ontwerp-principe gebruik gemaakt is waarbij de eerste prioriteit de verbreding van de weg is en de vaststelling van het tracé en dat pas daarna gekeken wordt naar de gevolgen voor de omgeving, te weten landschap en aangrenzende woonwijken. Met goed fatsoen kunnen de voorliggende plannen niet opgehangen worden aan de kapstok van een in de omgeving ingepast ontwerp, dat is een vorm van valse voorlichting.</p> <p>Behalve de risico's tijdens de bouw, is er sprake van nadelige gevolgen voor de omgeving, in de vorm van een hogere geluidsbelasting, een achteruitgang van de luchtkwaliteit en een grote aanslag op de natuur, niet alleen in Amelisweerd, maar ook op allerlei andere plekken langs de weg waar groenstroken verdwijnen. Zelfs al zou het lukken om met allerlei gegoochel de natuurcompensatie rekenkundig rond te krijgen, dan blijft het onacceptabel dat het groen, dat nu een buffer vormt tussen weg en woon- en recreatiegebieden, nagenoeg weggevaagd wordt, met alle nadelige gevolgen voor de leefbaarheid, de gezondheid en het milieu van dien. De huidige plannen houden onvoldoende rekening met toekomstige ontwikkelingen en getuigen van een gebrek aan visie op de ontwikkeling van de mobiliteit in Nederland.</p> <p>Als de plannen in het OTB getoetst worden aan de uitgangspunten en doelstellingen die door Rijkswaterstaat zelf zijn geformuleerd, dan is het glashelder dat de plannen op allerlei vlakken tekortschieten en dat het 'nastreven' (proberen te bereiken) op een onacceptabel laag niveau is blijven steken, zeker gezien de kosten die begroot zijn. Blijkbaar zijn de begrote kosten niet toereikend om de nagestreefde doelstelling op veel grotere schaal, op meer gebieden en op een voor alle onderdelen gelijkwaardig kwalitatief niveau te realiseren.</p> <p>'De nagestreefde doelstelling voor de omgeving is dat maatregelen aan de Ring in elk geval niet tot</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>In dit zienswijzepunt vat u alle bovengenoemde punten nog eens samen en komt tot de conclusie dat het ontwerp-tracébesluit niet voldoet aan de doelstellingen zoals die voor dit project zijn geformuleerd.</p> <p>In hoofdstuk 2 van de toelichting op het tracébesluit wordt een onderbouwing gegeven van de nut en noodzaak van het project. Deze onderbouwing is gebaseerd op onderzoek uit de bijbehorende milieu-effectrapportage. Deze milieu-effectrapportage is getoetst door een onafhankelijke Commissie: de Commissie m.e.r.. Deze komt tot de conclusie dat de milieu-effectrapportage alle relevante milieu informatie bevat om een besluit te kunnen nemen.</p> <p>Uw argumentatie dat er sprake is van valse voorlichting wordt voor kennisgeving aangenomen.</p>

		<p>verslechteringen leiden, en waar mogelijk zelfs een verbetering opleveren. Het gaat daarbij om het hele palet: geluid, luchtkwaliteit, barrièrewerking, sluijverkeer en bijvoorbeeld ook allerlei waarden en kwaliteiten in de omgeving op het gebied van recreatie, natuur, landschap en cultuurhistorie.' Bron: Rijkswaterstaat, A27/A12 Ring Utrecht Ontwerp-Tracébesluit in beeld, Mei 2016. Zou Rijkswaterstaat zich werkelijk aan deze uitgangspunten gehouden hebben, dan zou het OTB er heel anders uit hebben gezien. Ik roep Rijkswaterstaat dan ook op om het OTB op basis van door Rijkswaterstaat zelf geformuleerde uitgangspunten te herzien op een manier die recht doet aan het gesuggereerde streven.</p> <p>Conclusie Gezien het grote aantal tekortkomingen en onzekerheden en de grootte van de risico's in verhouding tot de begrote kosten kan en mag er over dit OTB geen positief besluit genomen worden. Het OTB voldoet op te veel punten niet aan de voor dit project geformuleerde uitgangspunten. Ik verzoek daarom u om mijn zienswijzen mee te nemen om daarop gebaseerd het ontwerp-tracébesluit te verbeteren op de door mij aangedragen punten of, gezien de grote omissies die ik vaststel, in te trekken.</p>	
	11	<p>Conclusie Gezien het grote aantal tekortkomingen en onzekerheden en de grootte van de risico's in verhouding tot de begrote kosten kan en mag er over dit OTB geen positief besluit genomen worden. Het OTB voldoet op te veel punten niet aan de voor dit project geformuleerde uitgangspunten. Ik verzoek daarom u om mijn zienswijzen mee te nemen om daarop gebaseerd het ontwerp-tracébesluit te verbeteren op de door mij aangedragen punten of, gezien de grote omissies die ik vaststel, in te trekken.</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoelage gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van de ecologische hoofdstructuur (EHS), als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat, de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het milieu-effectrapport tweede fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigend stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>De kwaliteit van het milieu-effectrapport (MER) en de onderzoeken die daarbij horen worden getoetst door de onafhankelijke Commissie m.e.r.. Zij heeft in haar eindoordeel de informatie in het MER als 'zorgvuldig en van hoge kwaliteit' beoordeeld. Intrekken van het ontwerp-tracébesluit en de milieu-effectrapportage vanwege onvoldoende kwaliteit is daarmee niet aan de orde.</p>
ZWE-00320	5	<p>Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.</p>	<p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin</p>

		<p>Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd.</p> <p>Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>
11	Bij de brug over de Kromme Rijn staat een monumentje ("Amelisweerd geknecht") ter herinnering aan de strijd die een jaar of 40 geleden gestreden is om Amelisweerd. Dat monument zal nu moeten verdwijnen, maar dat is natuurlijk juist niet de bedoeling van een monument. Een zinloos project kan al helemaal niet dienen als reden om een monument te vernietigen.	Het monument bij Amelisweerd is niet van zodanige waarde of gekoppeld aan haar specifieke standplaats dat zij onverplaatsbaar is. Het monument kan worden behouden en kan worden verplaatst. Er zal samen met de gemeente Utrecht gezocht worden naar een goede nieuwe plek. Een mogelijkheid is voor een nieuwe locatie is bovenop de Groene Verbinding.
12	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermd flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.
14	Door de verbreding van de snelwegen komen sommige wegen dicht bij bebouwing te liggen. Als over die wegen gevaarlijke stoffen worden vervoerd wordt wonen daar gevaarlijker. De door u berekende toename van het risico is onaanvaardbaar.	In het milieueffectrapport en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Toename van vrachtverkeer in het deelrapport Verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld. Door de wegverbreding kan bebouwing dicht bij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's van brandbare, explosieve en giftige stoffen voorzorgsmaatregelen. Ook RWS neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Daarnaast zijn samen met de gemeente Utrecht en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) de ongevalsscenario's nader geanalyseerd. Dit overleg was op advies van de VRU. Hieruit werd geconcludeerd dat er geen extra aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn voor plasbrandaandachtsgebieden en de risico's aanvaardbaar zijn.
15	Ik maak ernstig bezwaar tegen het kappen van vele bomen in het recreatiepark De Voorveldse Polder. Door een soort domino-effect als gevolg van een extra rijstrook, die weer leidt tot het opschuiven van de afrit en de noodzaak van waterberging ter compensatie is de aanslag bijzonder groot. Nut en noodzaak hiervan is niet aangetoond.	De extra rijstrook op de westelijke hoofdrijbaan van de A27 heeft slechts over een relatief beperkte lengte invloed op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder, namelijk alleen ter plaatse van het puntstuk (aansluiting toerit op parallelrijbaan). Daarnaast wordt langs de toerit een vluchtstrook aangelegd die noodzakelijk is vanuit oogpunt van verkeersveiligheid. Deze vluchtstrook heeft impact op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder. Dit effect is niet te vermijden binnen de doelstellingen van het project. <p>Mede naar aanleiding van deze zienswijze is het ruimtebeslag in het recreatiepark aangepast door het verleggen van de geplande waterberging. Hierdoor kunnen meer bomen gehandhaafd blijven. In de Nota van Wijzigingen is dit toegelicht.</p>

ZWE-00321	6	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.	<p>Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermde Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit.</p> <p>Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl.</p>
	10	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	<p>De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p> <p>Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>
ZWE-00322	1	Normoverschrijdingen zijn volgens de MER niet te verwachten. Wel nemen de totale emissies volgens de effectanalyse (paragraaf 8.3) in totaal met tegen 4% toe (OTB tov autonoom). Uit tabel 8.4 blijkt echter dat voor elk deelgebied de percentages veel hoger liggen. Hoe kan dan de stijging in het totale plangebied op minder dan 4% uitkomen? Hoeveel bedragen de toenames van het OTB ten opzichte van de huidige situatie? Waarschijnlijk worden de modellen net zo lang bewerkt totdat de juiste uitkomsten eruit komen, en, als de snelweg er dan ligt en de uitstoot blijkt in de praktijk veel hoger te liggen, is het leed al geleden.	<p>De aangehaalde tabel 8.4 geeft aan dat de emissies per deelgebied stijgen met 4 tot 8%. Het juridisch voorgeschreven studiegebied voor luchtkwaliteit, vanaf de voorafgaande tot en met de eerstvolgende aansluiting op de wegaanpassing, is echter groter dan het totaal van de vier deelgebieden (het plangebied). In het studiegebied buiten het plangebied is de toename van de emissie veel geringer, waardoor de toename in het gehele studiegebied kleiner is dan 4%. In hoofdstuk 8 van het milieueffectrapport worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030, na realisatie van het project, sprake van een afname. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Na realisatie van het project (2026) zal door de jaarlijkse monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) getoetst worden aan de dan geldende normen. Indien de dan geldende normen worden overschreden zullen extra maatregelen worden genomen.</p>
	3	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>
	4	Tijdens de uitvoering van het project zullen er regelmatig rijstroken worden afgezet. De Ring krijgt dan een kleinere capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluijperverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p>

		<p>woonwijken? Omdat het ontwerp tracébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zou zijn om dit onzalige project af te blazen.</p>	
	6	<p>Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpssnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.</p>	<p>De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p> <p>Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>
	7	<p>Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.</p>	<p>Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermd Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit.</p> <p>Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl.</p>
ZWE-00323	1	<p>Ik vind verbreding van wegen rond Utrecht een onzinnig initiatief dat getuigt van geen enkele toekomstvisie. Nieuw asfalt lokt automatisch nieuw autoverkeer aan. Het gaat ten koste van het toch al krappe en overbelaste Landgoed Amelisseweerd en veroorzaakt nieuwe geluidsoverlast voor omwonenden.</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de aanvullende inpassingsmaatregelen die in het tracébesluit worden getroffen, die tevens een positief effect op de geluidssituatie in Amelisseweerd hebben.</p> <p>Met de geluidbeperkende maatregelen die worden getroffen in het project Ring Utrecht kan bij vrijwel alle woningen worden voldaan aan de geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan. Daar is dus geen sprake van een verslechtering van de geluidssituatie en dus geen verhoogd gezondheidsrisico t.g.v. geluid.</p> <p>Langs de A12, tussen de knooppunten Oudenrijn en Lunetten, wordt bij vrijwel alle woningen met de maatregelen uit het project Ring Utrecht een geluidreductie van 4 dB of meer gehaald en dat is een aanzienlijke verbetering van de geluidssituatie.</p> <p>In het onderzoeksgebied zijn er slechts 60 woningen waar onvoldoende doelmatige maatregelen getroffen kunnen en waar de geluidbelasting met het project hoger is dan op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan, bij 378 geluidgevoelige objecten zal de geluidbelasting als gevolg van de doelmatige maatregelen wel lager zijn dan deze toegestane geluidbelasting maar nog wel hoger dan de streefwaarde voor sanering.</p> <p>Voor deze 438 woningen zal na het onherroepelijk worden van het tracébesluit onderzoek gedaan worden naar mogelijke effectieve maatregelen bij de woning (bijvoorbeeld gevelisolatie). In welke mate het resterende geluideffect tot een verhoogd gezondheidsrisico is sterk locatie-afhankelijk waarbij de aanwezigheid van andere bronnen, de hoogte van de totale geluidbelasting en de mate van toename bepalend zijn.</p>

			<p>De Commissie m.e.r. heeft in haar advies over de milieueffectrapportage aangegeven dat de verschillen qua blootstelling aan geluid gering zijn en dat er daarom geen aanleiding is om dit verder te onderzoeken.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.(2.8.2 Amelisweerd)</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Ik neem uw standpunt voor kennisgeving aan.</p>
ZWE-00325	3	In de file top 50 staan enkele files die dit project zou moeten aanpakken. Allereerst merk ik op dat iedereen wel weet dat de files blijven, ook met dit project. Dat rekent u zelfs gewoon zelf uit. Maar bovendien valt op dat de files die u met dit project meent te kunnen verminderen, niet speciaal opvallen in de top 50. Heel veel geld maar u los het probleem niet op.	In de file top 50 staan verschillende deeltrajecten die onderdeel zijn van de Ring Utrecht. Een van de twee doelstellingen van het project is om de doorstroming op de Ring Utrecht A27/A12 te laten voldoen aan de streefwaarde 2 uit de Nota Mobiliteit, op een verkeersveilige manier. Het doel van dit project is overigens niet dat alle files worden opgelost, maar dat de doorstroming verbetert. Bij een streefwaarde van 1,0 is er geen sprake meer van file. De ring verbetert de doorstroming maar voorkomt niet alle vertragingen op de ring. Er wordt een mate van vertraging geaccepteerd, omdat voor het volledig oplossen van de files het ruimtegebruik en de benodigde financiële middelen te groot zijn. In het milieueffectrapport is aangetoond dat de doorstroming per saldo verbetert.
ZWE-00326	2	Door de verbreding van de A27 zal de automobilititeit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	<p>De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p> <p>Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgevallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>
	9	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.
ZWE-00327	1	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stressfactor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de

		<p>effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
6	<p>Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.</p>	<p>De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.</p>
8	<p>Dit project heeft daarnaast ook nog een verkeersaantrekkende werking, waardoor ook nog eens het aantal doden en ernstig gewonden op de snelwegen zal stijgen. Om die reden mag u dit project niet in deze vorm voortzetten. Ook hierom stel ik voor dat u op de Ring een maximum snelheid van 80 km/u invoert. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, bijvoorbeeld 2 maal 6 rijstroken. Het is onaanvaardbaar dat een overheid, beleid uitvoert dat risico's voor haar burgers vergroot, en zoveel geld uitgeeft aan een project dat feitelijk niet nodig is.</p>	<p>De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p> <p>Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>
11	<p>Nederland staat in de top tien van meest vervuilende landen binnen de EU. Volgens het klimaatakkoord, gesloten in Parijs, moet de CO2-uitstoot omlaag. Het verkeer is een van de twee belangrijkste oorzaken van CO2-uitstoot. Op http://www.nu.nl/binnenland/4164021/co2-uitstoot-weer-gestegen-opzichte-van-vorig-jaar.html is te lezen dat er echter meer CO2-uitstoot is, onder andere door de toename van verkeer.</p>	<p>Toekomstig Landelijk luchtbeleid</p> <p>Nu bijna overal in Nederland de Europese normen worden gehaald wordt het landelijk beleid meer gericht op maximale gezondheidswinst in plaats van normoverschrijdingen. De Europese bronmaatregelen (schonere motoren) zijn momenteel het meest kosteneffectief om de luchtkwaliteit te verbeteren. Om het wagenpark de komende jaren schoner te krijgen wordt het gebruik van minder milieubelastende brandstoffen zoals waterstof en de verdere ontwikkeling van elektrische voertuigen gestimuleerd. In de Tweede kamer brief van 5 juli 2016 is gemeld dat de Gezondheidsraad is gevraagd om te adviseren over hoe gezondheid meer centraal te stellen in het luchtkwaliteitsbeleid. Dit advies wordt in 2017 verwacht.</p>
15	<p>De landschapswal is nu een belangrijk geluidslek Amelisweerd in. Herstel is onvoldoende. De landschapswal plus de aansluitende schermen moeten overal minimaal 4 m boven wegdek hoog zijn. Wellicht dat de geluidbelasting in Amelisweerd bij wind uit NW-richtingen dan niet toeneemt ondanks de verkeerstoename en ter hoogte van het ergste lek iets afneemt (bij de overgang van wal naar scherm langs de bak).</p>	<p>De landschapswal bij Amelisweerd zoals die in het ontwerp-tracébesluit is opgenomen is in het tracébesluit vervangen door een landschapsscherm, zie ook de Nota van Wijzigingen. De geluidbeperkende werking van dit scherm is nu ook doorgerekend; daaruit blijkt dat de toekomstige geluidbelasting in Amelisweerd iets lager is dan de geluidbelasting die nu is toegestaan op basis van het geldende geluidproductieplafond.</p> <p>In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 Geluid (2.5.8 geluid -</p>

			Amelisweerd) een kaart opgenomen met daarop de ligging van de geluidcontouren. Hierin is deze verbetering te zien.
	16	Niet een Ring om de stad werkt, maar liever straalsgewijze openbaar vervoerverbetering.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.
ZWE-00328	1	<p>Nut en noodzaak</p> <p>Uit diverse onderzoeken blijkt dat verbreding/ aanpassing van de Ring Utrecht A27/A12 niet nodig zal blijken, mede omdat de verbreding/ aanpassing pas in 2026 gerealiseerd zal zijn. Het wegontwerp met 2x7 rijstroken in de bak bij Amelisweerd, 15 rijstroken tussen de Archimedeslaan en de Weg tot de Wetenschap en extra parallelbanen op de A12 is gebaseerd op de verkeersintensiteiten in het Global Economy (hierna GE) scenario van het toekomstscenario WLO-1 van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL). In december 2015 heeft het PBL, in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, nieuwe toekomstscenario's openbaar gemaakt: de zogenaamde WLO-2 scenario's Hoog en Laag. Het GE scenario dat is gehanteerd voor de besluitvorming voor de uitbreiding van de A27/A12, komt overeen met een verwachte economische groei die volgens het nieuwe WLO-2 scenario Hoog pas in 2046 wordt bereikt. Als het gemiddelde van de nieuwe WLO-2 scenario's Hoog en Laag 2030 als uitgangspunt zou worden genomen, dan zijn er minder extra rijstroken nodig. Het Ontwerpbesluit dient hiervoor aangepast te worden en is in de huidige vorm niet (meer) valide.</p> <p>In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012) wordt gedefinieerd wat een 'goede doorstroming' is, nl dat de reistijd in de spits (de doorstroming) 2x langer mag zijn dan de reistijd bij een vrije verkeersafwikkeling. Met andere woorden een reistijdfactor van 2 leidt, volgens rijksbeleid, tot een acceptabele doorstroming op de ring. Met 2x7 rijstroken op de A27 is sprake van overcapaciteit (zie a) en het Ontwerpbesluit dient op dit vlak aangepast te worden.</p> <p>Het is te verwachten dat binnen enkele jaren zelfrijdende auto's op de snelwegen rijden. In dit kader wijs ik u erop dat minister Schultz de verwachting heeft uitgesproken dat binnen 20 jaar alle auto's op de Nederlandse wegen zelfrijdend zijn. Uit studies blijkt dat de filedruk met 30 procent afneemt als 10 procent van de automobilisten automatisch rijdt. Dit zal naar mijn mening het invoegen en weven op de snelwegen versoepelen. Op het knooppunt Rijnsweerd en Lunetten en op de tussenliggende A 27 speelt dit een grote rol en is een belangrijke reden voor u om tot uitbreiding/aanpassing over te gaan. Te verwachten is dat bij een onveranderde situatie het verkeer makkelijker zijn weg zal vinden en minder files zal ondervinden. Verbreden en aanpassen van de knooppunten is dan niet meer nodig.</p> <p>De elektrische fiets wordt steeds meer gekocht, niet alleen door ouderen maar ook door werkenden. De laatste kunnen dan ook bij een wat grotere woon/werkafstand deze elektrische fiets gebruiken en de auto thuis laten staan. Ik denk dan aan mensen uit Houten, Odijk en Zeist welke b.v in de Uithof of in het kantorencentrum Rijnsweerd werkzaam zijn. U geeft aan dat 65% van het verkeer op de ring regionaal verkeer is. Het gaat daarbij om inwoners van Utrecht en de omliggende gemeenten, om werknemers, klanten en leveranciers van de bedrijven en instellingen die in Utrecht zijn gevestigd etc. Voor een deel van dit verkeer biedt de elektronische fiets uitkomst.</p> <p>De tramlijn Utrecht CS / Uithof zal in 2018 in gebruik genomen worden. Dit betekent een betere en mooiere verbinding van Utrecht CS naar de Uithof, maar ook naar de Kromhoutkazerne. Het verkeer rond de Uithof zal hierdoor eerder afnemen dan toenemen.</p> <p>Op basis van bovenstaande stel ik vast dat de aanpassing/uitbreiding die u voorstelt niet nodig is om uw doelstelling, een betere en veiligere doorstroming van het verkeer rondom Utrecht, te bereiken. Vanuit kosten/baten is het onverantwoord om de begrote EUR 1,2 miljard hieraan te besteden.</p> <p>Overigens heeft de Raad van State in 1980 bepaald dat de bak bij Amelisweerd zo smal mogelijk moet blijven en vanuit dat oogpunt is verbreden zelfs juridisch niet toegestaan.</p> <p>Graag ontvang ik van u een studie waaruit blijkt dat – rekening houdend met bovenstaande argumenten – de aanpassing/ verbreding toch noodzakelijk is en hoe u denkt de uitspraak van de Raad van State uit 1980 naast zich neer te kunnen leggen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur en 2x6 rijstroken).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>In de milieu-effectrapportage eerste fase is het effect van rekeningrijden onderzocht in het alternatief "De Kracht van Utrecht". Dit alternatief bleek onvoldoende probleemoplossend. Twee onafhankelijke commissies (de Commissie m.e.r. en de commissie Schoof) hebben geoordeeld dat de onderbouwing om dit alternatief af te laten vallen goed is en dat het proces zorgvuldig is uitgevoerd. Er is dus geen aanleiding om deze alternatieven opnieuw te onderzoeken. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit zoals nu voorligt. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de milieu-effectrapportage/ontwerp-tracébesluit Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente ten aanzien van de lange termijn ontwikkelingen op het terrein van verkeer en vervoer in Nederland gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het Centraal Planbureau zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Ook in eerdere fasen van de planuitwerking is steeds rekening gehouden met de meest recente inzichten. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r..</p> <p>In de berekeningen met het NRM is rekening gehouden met de aanwezigheid van de tramlijn Utrecht CS - Uithof. Zie paragraaf 6.1 van deelrapport verkeer. Eventuele veranderingen in de verkeersstromen over de weg en veranderingen in de modal split tussen OV en auto als gevolg van de realisatie van deze tramlijn zijn dus al verdisconteerd in de (verkeers)effectberekeningen die met het NRM zijn uitgevoerd in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht.</p> <p>Verder geldt dat het ontwerp-tracébesluit na afweging van alle betrokken belangen tot stand is gekomen.</p>

		<p>Vanwege verkeersonveiligheid is een systeem van 2x6 rijstroken (zonder vluchtstrook) in de Bak, waarbij zware verkeersstromen elkaar moeten kruisen, niet gewenst. In het ontwerp-tracébesluit ontwerp worden daarom de verkeersstromen in de Bak zoveel mogelijk uit elkaar gehaald, waardoor minder rijstrookwisselingen plaatsvinden, wordt voldoende wegcapaciteit in de Bak gerealiseerd om de huidige en toekomstige verkeersstromen af te kunnen wikkelen, en worden waar mogelijk vluchtstroken aangelegd. In de noord-zuid richting komt een aparte hoofdrijbaan met 4 rijstroken naar de A12 richting Den Haag, en een hoofdrijbaan met 3 rijstroken naar de A27 richting Breda en A12 richting Arnhem. In de zuid-noord richting komt een hoofdrijbaan met 5 rijstroken naar de A27 richting Hilversum en de A28 richting Amersfoort/Utrecht, en een zogeheten bypass met 2 rijstroken van de A27 vanuit Breda naar de A28 richting Amersfoort. Rijkswaterstaat heeft diverse varianten onderzocht waarbij ook in de zuid-noord richting meer verkeersstromen uit elkaar worden getrokken. Geen enkele variant, anders dan het ontwerp-tracébesluit ontwerp, bleek ontwerptechnisch mogelijk te zijn zonder nog meer ruimtegebruik en zonder afbreuk te doen aan de richtlijnen ten aanzien van ontwerp, verkeersveiligheid en bewegwijzering. Er is dus feitelijk geen sprake van 2x7 rijstroken met overcapaciteit.</p>
2	<p>De technische uitvoerbaarheid van het project is zeer complex. Dat ziet voornamelijk toe op het verbreden van de bak bij Amelisweerd. Uit de recente studie van Rijkswaterstaat: "Wegverbreding A27 Overzicht methoden 'bouwen in de folieconstructie'" van 6 november 2015 zijn 5 methoden onderzocht om de bak bij Amelisweerd te verbreden. Hieruit blijkt dat er slechts 1 methode qua risico-profiel en kosten in aanmerking komt, nl de methode met lokale en tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (studie 2015). De overige methoden zijn niet bruikbaar voor de gehele bak, experimenteel van aard, duur, duurt te lang, complexe techniek, grote risico's op het scheuren van het folie waardoor de A27 onder water komt te staan en gedurende lange tijd onbruikbaar zal zijn etc.</p> <p>In hoofdstuk 3 van het rapport is dit visueel weergegeven en de uitkomsten baren mij grote zorgen. Mocht de aannemer kiezen voor de minst risicovolle variant nl 'lokale en tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk' zijn de gevolgen voor de omgeving onherstelbaar groot. Het rapport vermeldt hierover: "droogteschade aan gewassen en bomen door waterstandsverlaging". Ondanks de beheersmaatregel "door uitgekende locaties te kiezen voor de retourputten, is droogteschade beheersbaar" geeft geen waarborgen dat er geen droogteschade plaatsvindt in de omgeving van de bak en met name rondom het kwetsbare Amelisweerd met de eeuwenoude bomen.</p> <p>In het Ontwerp Tracébesluit is niet vermeld welke methode wordt gebruikt voor het verbreden van de bak en de gevolgen die dit kan hebben op de omgeving, de risico's op het scheuren van het folie en de impact op de begroting van de gekozen methode. Door dit niet op te nemen is het Ontwerp Tracébesluit onvolledig en is de burger onvolledig geïnformeerd en kan de burger onvoldoende vaststellen wat de impact is van het project. Ook al mocht de aannemer vrij zijn in de keuze van de methode blijft Rijkswaterstaat eindverantwoordelijke in deze en kan een dergelijk belangrijk element van de aanpassing/ verbreding niet afschuiven op de aannemer.</p> <p>Graag ontvang ik van u welke methode gebruikt gaat worden voor het verbreden van de bak inclusief de impact hiervan op de omgeving, risico's op het scheuren van het folie en de impact ('worst-case scenario') op de begroting.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>De verbreding van de weg binnen de folie is complex. Er zijn diverse methodes beschouwd en gepubliceerd samen met het ontwerp-tracébesluit.</p> <p>Er zijn zienswijzen die zorgen laten zien bij het beschadigen van de folie gedurende de werkzaamheden. Deze beschadiging kunnen liggen aan het raken van de folie bij (graaf)werkzaamheden of aan scheuren door rek aan de folie. De kans daartoe is klein. Bovendien treft Rijkswaterstaat maatregelen om deze kans verder te verkleinen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Rijkswaterstaat laat diepgaande reviews uitvoeren op de technische risico's en de daarbij benodigde beheersmaatregelen. 2. Vooruitlopend op de aanbesteding onderzoekt Rijkswaterstaat nog diepgaander een groot aantal aspecten van de folie en de ondergrond: <p>Bodemgesteldheid i.c. sonderingen in de folie</p> <p>Effect op grondwaterstromen</p> <p>Status van het materiaal: De folie zelf is de afgelopen twintig jaar driemaal beproefd om de status van het materiaal te controleren. De toelaatbare rekken zijn aantoonbaar in orde, de folie kan de verwachte verplaatsingen tijdens de diverse werkzaamheden goed aan. Scheuren zijn daarbij niet te verwachten.</p> <p>Ligging van de folie: nader onderzoek vindt plaats naar de exacte ligging van de folie. Bij de bouw van het lichtgewicht fietsviaduct is veel ervaring opgedaan met werken binnen de folie en welke veilige marge tot aan de folie aangehouden dient te worden. De werkzaamheden de zijn toen prima verlopen.</p> <p>De maakbaarheid wordt voldoende getoetst en de risico's worden beheersbaar geacht.</p> <p>De zorg ten aanzien van de beschadiging wordt richting marktpartijen helder en eenduidig aangegeven en de marktpartijen worden in de aanbesteding uitgedaagd de risico's ten aanzien van de beschadiging zo goed mogelijk te beheersen. Een van de gunningscriteria zal over deze</p>

		<p>beheersmaatregelen gaan. Welke bouwmethode uiteindelijk toegepast gaat worden is nog niet bekend, dit zal in samenwerking met de markt gebeuren. De voorgestelde methode zal beoordeeld worden op risico's en te treffen beheersmaatregelen. Bovendien blijft Rijkswaterstaat zelf betrokken bij zowel het ontwerp als de uitvoering en zal continue in gesprek zijn met de opdrachtnemer om dit risico's te beheersen. Tenslotte zal in het kader van de vergunningverlening ook het bevoegd gezag meekijken op de beheersing van de risico's van de, door de opdrachtnemer, voorgestelde bouwmethode.</p>
3	<p>Milieuvervuiling tijdens de bouw rondom het werkgebied Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines, vrachtverkeer voor de aan en afvoer van materialen, wegomleidingen en wegafsluitingen op de Ring, wat omgeleid (sluip)verkeer in de hand werkt (oa Waterlinieweg en Weg tot de Wetenschap). Omdat het om een langdurige periode gaat (planning 8 jaar) moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is gedurende de gehele looptijd van het project. De luchtkwaliteit in de regio Utrecht voldoet op dit moment niet aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO-norm voorschrijft. Graag ontvang ik van u hoe u waarborgt dat de luchtkwaliteit rondom het werkgebied van de Ring binnen de EU-normen én WHO-normen blijft gedurende de gehele looptijd van het project.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Om te bereiken dat de lucht schoner wordt en voldoet aan de Europese luchtnormen zijn verschillende maatregelen nodig. De EU zet in op de voortdurende aanscherping van de emissie-eisen voor nieuwe personenauto's, bestelauto's en vrachtwagens (euronormen) die bijdragen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit langs wegen. Deze eisen zorgen ervoor dat nieuwe personenauto's en vrachtauto's schoner zijn dan oudere voertuigen. De EU zet ook in op minder uitstoot van industrie, scheepvaart en landbouw. Daarnaast worden landelijke, regionale en lokale maatregelen genomen. Het rijk zet in op belastingvoordelen voor schonere auto's en stimulering van schonere vrachtauto's en bussen. Provincies zorgen voor schonere bussen. Gemeenten voeren milieuzones in voor vrachtverkeer, ontmoedigen vervuilend vervoer en zorgen voor groene golf verkeerslichten. RWS stimuleert telewerken, carpoolen en plaatst schermen. Het NSL maatregelpakket wordt jaarlijks bijgesteld.</p>
4	<p>Welzijn bewoners rondom de Ring na afronding werkzaamheden In het Ontwerp Tracébesluit wordt met veel woorden gerept over de Leefomgeving en de maatregelen die u neemt. Hieronder een aantal citaten: De bewoners van deze wijken (wo Rijsweerd) hebben [op dit moment] heel direct te maken met de geluidbelasting en de luchtverontreiniging die het verkeer veroorzaakt De nagestreefde doelstelling voor de omgeving is dat maatregelen aan de Ring in elk geval niet tot verslechtering leiden, en waar mogelijk zelfs een verbetering oplevert.</p> <p>Rondom het welzijn van de bewoners moeten mij een aantal zaken van het hart: Al tientallen jaren lang wordt onderzoek verricht naar de effecten van wegwitbreidingen. En al die onderzoeken leiden tot dezelfde conclusie: Een wegwitbreiding mag dan soms tijdelijk even helpen tegen files, maar al snel treedt er een aanzuigende werking op, die het effect weer teniet doet. De extra rijstroken op de A27 hebben in dit kader ook een grote verkeersaantrekkende werking. Zo neemt het verkeer op de A27 tussen Rijsweerd en Lunetten met circa 70% toe ten opzichte van de verkeersintensiteit in 2014. De A27 wordt aantrekkelijk voor verkeer dat nu een andere route neemt, mensen die nu met het openbaar vervoer reizen en is geen stimulans om de auto te vervangen voor een elektrische fiets.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen)</p> <p>Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer, hoofdstuk 8.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p>
5	<p>De luchtkwaliteit in de regio Utrecht voldoet nog steeds niet aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO-norm voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te ontgiften. Door verbreding van de Ring Utrecht en de aantrekkende werking op het verkeer door en om de stad, worden de achtergrondconcentraties van de gifstoffen verhoogd. Hierdoor zal de lucht nog viezer worden. Het aantal inwoners in de stad dat eraan overlijdt en/of ziek wordt zal dramatisch stijgen. Daarnaast is het ook vrijwel zeker dat door de stijging van NO2 uitstoot die het resultaat zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen voldoet.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>In de milieu-effectrapportage hoofdstuk 8 wordt tevens aangegeven dat in de huidige situatie de PM2,5 concentratie maximaal 17 u/m3 is en zal afnemen naar maximaal 13 u/m3 in 2030. Deze maximale concentratie in 2030 ligt dichtbij de WHO norm van 10 u/m3. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een afname, vanwege de afname van de achtergrondconcentraties door de Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) maatregelen. De Europese bronmaatregelen zijn momenteel het meest kosteneffectief om de luchtkwaliteit te verbeteren.</p>

	6	<p>In het ontwerptracté van de A27 is een nieuw verkeersplein voorzien ter hoogte van Rijnsweerd van ongeveer 12 meter hoog. Ook wordt het tracé (met 15 rijbanen!) ongeveer 20 meter in westelijke richting (richting mijn huis) verbreed. Voor het weren van geluid geeft u aan geluidsschermen van 6 meter hoog aan te brengen en dubbellaags ZOAB aan te brengen. Desondanks maak ik mij grote zorgen dat door het toenemende verkeer bij een weg die dicht bij mijn huis komt te liggen de maximale geluidsnorm voor buitenstedelijk verkeer van 53dB wordt overschreden.</p>	<p>Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat met het maatregelenpakket zoals dat is opgenomen in het tracébesluit in Rijnsweerd en de wijken daarachter kan worden voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer. In het hoofdstuk Geluid van de Nota van Antwoord wordt nader ingegaan op de vragen en opmerkingen die in de zienswijzen zijn gesteld ten aanzien van de geluidssituatie in Rijnsweerd.</p> <p>De geluidbelastingen die zijn bepaald voor uw woning zijn opgenomen in bijlage 9e van het Deelrapport geluid - Specifiek van het ontwerp-tracébesluit Ring Utrecht. Ter hoogte van uw woning zal een stiller wegdek worden toegepast en worden nieuwe geluidsschermen tot een hoogte van 6 meter geplaatst. Met deze maatregelen kan de geluidbelasting bij uw woning met het project Ring Utrecht teruggebracht worden tot maximaal 53 dB. Dit is 1 dB lager dan de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. Er is dus bij uw woning, net als in de rest van Rijnsweerd, geen sprake van een toename van de geluidbelasting bij uw woning die wordt veroorzaakt door het project Ring Utrecht.</p> <p>De door u genoemde maximale geluidsnorm is overigens alleen van toepassing voor nieuw te bouwen woningen in de nabijheid van de rijksweg. Voor uw woning is de norm de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. Die bedraagt 54 dB.</p>
ZWE-00329	1	<p>De landschapswal is nu een belangrijk geluidsslek Amelisweerd in. Herstel is onvoldoende. De landschapswal plus de aansluitende schermen moeten overal minimaal 4 m boven wegdek hoog zijn. Wellicht dat de geluidbelasting in Amelisweerd bij wind uit NW-richtingen dan niet toeneemt ondanks de verkeerstoename en ter hoogte van het ergste lek iets afneemt (bij de overgang van wal naar scherm langs de bak).</p>	<p>De landschapswal bij Amelisweerd zoals die in het ontwerp-tracébesluit is opgenomen is in het tracébesluit vervangen door een landschapsscherm, zie ook de Nota van Wijzigingen. De geluidbeperkende werking van dit scherm is nu ook doorgerekend; daaruit blijkt dat de toekomstige geluidbelasting in Amelisweerd iets lager is dan de geluidbelasting die nu is toegestaan op basis van het geldende geluidproductieplafond.</p> <p>In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 Geluid (2.5.8 geluid - Amelisweerd) een kaart opgenomen met daarop de ligging van de geluidcontouren. Hierin is deze verbetering te zien.</p>
	2	<p>Tijdens de uitvoering van het project zullen er regelmatig rijstroken worden afgezet. De Ring krijgt dan een kleinere capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluipverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de woonwijken? Omdat het ontwerptractébesluit dit niet regelt schiet het tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het vastgestelde TB, hoewel het natuurlijk nog beter zou zijn om dit onzalige project af te blazen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p>
	3	<p>De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen in plaats van toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidsschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting.</p>	<p>De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidsscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidsschermen opgenomen.</p> <p>In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidsschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen. Dit kan worden bereikt door het scherm met absorberend materiaal te bekleden of het scherm vanuit de weg gezien achterover te laten hellen.</p>
	4	<p>Een redelijke milieukwaliteit moet in deze veelgebruikte recreatieve zones gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net onvoldoende woningen staan die dit wettelijk afdwingen. Het nemen van dit soort geluidmaatregelen mag niet afhankelijk zijn van al of niet voldoende geld in een potje omdat ze bovenwettelijk zijn; dit hoort gewoon deel uit te maken van het project. Anders riekt dit maar minachting voor het belang van een goede leefomgeving in wandel-, fiets-, vaar- en recreatief gebied in een stedelijke omgeving waar de goede leefruimte toch al zo schaars is.</p>	<p>Het pakket geluidwerende maatregelen zoals dat in het tracébesluit is opgenomen draagt ook in veel recreatief gebruikte gebieden, zoals de parken Voordorp en de Koppel, bij aan het beperken van de geluidbelasting en daarmee de recreatieve kwaliteit. In Amelisweerd wordt in een deel van het gebied het geluid verder beperkt door de realisatie van de Groene Verbinding. Ook waar deze afname niet optreedt blijft sprake van een voldoende kwaliteit van de leefomgeving en de recreatieve waarde van het gebied. Het belang van een gezonde leefomgeving is in het project uitgewerkt via de tweede projectdoelstelling, handhaving en waar mogelijk verbeteren van de leefomgevingskwaliteit. Zoals ook de Commissie m.e.r. in haar advies opmerkt heeft dit geleid tot een evenwichtig pakket van maatregelen.</p>
	5	<p>Normoverschrijdingen zijn volgens de MER niet te verwachten. Wel nemen de totale emissies volgens de effectanalyse (paragraaf 8.3) in totaal met tegen 4% toe (OTB tov autonoom). Uit tabel 8.4 blijkt echter dat voor elk deelgebied de percentages veel hoger liggen. Hoe kan dan de stijging</p>	<p>De aangehaalde tabel 8.4 geeft aan dat de emissies per deelgebied stijgen met 4 tot 8%. Het juridisch voorgeschreven studiegebied voor luchtkwaliteit, vanaf de voorafgaande tot en met de eerstvolgende aansluiting op de wegaanpassing, is echter groter dan het totaal van de vier</p>

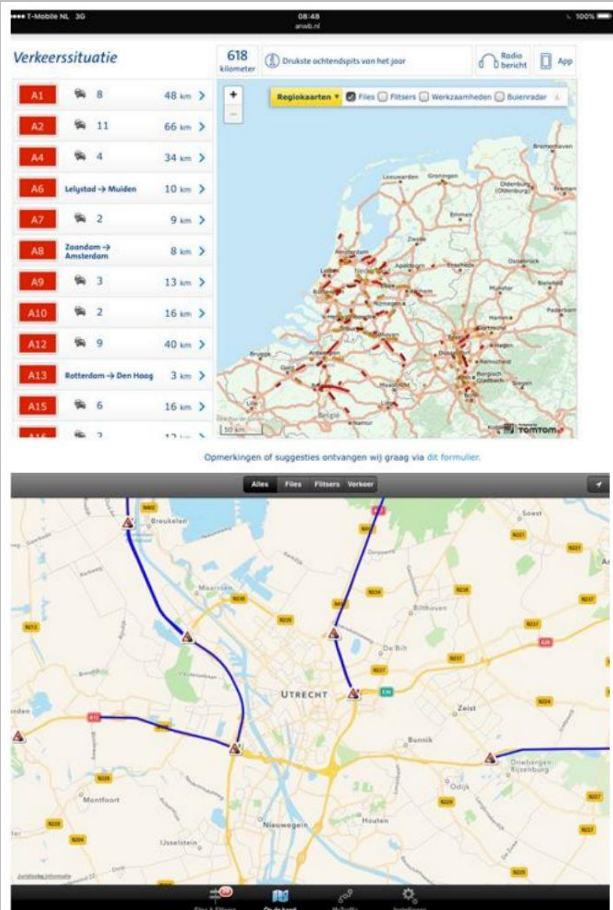
	<p>in het totale plangebied op minder dan 4% uitkomen? Hoeveel bedragen de toenames van het OTB ten opzichte van de huidige situatie? Waarschijnlijk worden de modellen net zo lang bewerkt totdat de juiste uitkomsten eruit komen, en, als de snelweg er dan ligt en de uitstoot blijkt in de praktijk veel hoger te liggen, is het leed al geleden.</p>	<p>deelgebieden (het plangebied). In het studiegebied buiten het plangebied is de toename van de emissie veel geringer, waardoor de toename in het gehele studiegebied kleiner is dan 4%. In hoofdstuk 8 van het milieueffectrapport worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030, na realisatie van het project, sprake van een afname. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Na realisatie van het project (2026) zal door de jaarlijkse monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) getoetst worden aan de dan geldende normen. Indien de dan geldende normen worden overschreden zullen extra maatregelen worden genomen.</p>
6	<p>Natuurcompensatie is vaak een loze belofte, een holle term, omdat natuur niet bestaat uit losse bouwstenen die naar believen als legosteentjes gebouwd en verplaatst kunnen worden. Met name rond oude bomen is een totaal ecosysteem ontstaan, met verfijnde boven- en ondergrondse samenwerking tussen allerlei nuttige schimmels, insecten en bacteriën. Daarnaast zijn veel dieren (vogels, vleermuizen, allerlei holen- en holtbroeders, epifyten enz) gebaat bij stabiliteit. De natuur kent al veel voorbeelden van verdwenen diersoorten door verwoesting van hun habitat. Dit ruwweg "verplaatsen" of compenseren getuigt misschien wel van goede wil, maar het zal decennia zo niet eeuwen duren voor er weer dezelfde levenskwaliteit voor terug is gekomen, met alle kwalijke gevolgen van bijv. slechte luchtzuivering en verdwijnende dier- en plantensoorten als gevolg. Een dubbel kwaad dus.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>
7	<p>Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>
8	<p>De werkzaamheden binnen het folie hebben een (naar u zegt kleine, maar wel) zekere kans het folie te beschadigen. Hoe groot is die kans, hoeveel gaat het de Nederlandse belastingbetaler kosten indien dat gebeurt? Aan deze vragen gaat het ontwerptractébesluit voorbij, maar omdat het om zulke grote gevaren gaat is dat niet terecht.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
9	<p>Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.</p>	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.</p>
10	<p>De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. . De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.</p>	<p>De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra</p>

			ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.
	11	RAI, Bovag, ANWB, noem maar een automobilisten lobbyclub: ze pleiten allemaal ervoor files op te lossen met rekeningrijden. Dat is een toekomstvaste strategie, terwijl meer asfalt alleen maar meer files genereert. Luister alstublieft naar de autolobby.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.5 rekeningrijden).
	12	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.
	13	De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Inderdaad een ernstig probleem. U wilt het echter oplossen met meer / bredere snelwegen, en deze oplossing zal niet werken! Een grote fles loopt niet sneller leeg dan een kleine, als de hals van die flessen even groot is. De "flessenhals" van de regio is de verkeersafwikkeling op de Uithof. Jammer genoeg kan dáár niet veel aan verbeterd worden. De flessenhals kan niet ruimer worden gemaakt. Het is daarom niet handig om nóg meer autos richting De Uithof te leiden. Zet liever in op openbaar vervoer en fietsvoorzieningen. Dát zal de bereikbaarheid pas echt verbeteren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.
	14	Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: in het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Lunetten en Hoograven aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidsschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.
	15	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).
	16	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het vastgestelde TB.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).
ZWE-00330	1	Zienschijnt ontwerpbesluit Ring Utrecht, verbreding A27 De A27 staat niet in de file top-10. De dwingende noodzaak is onvoldoende aangetoond in verhouding tot de kosten. De tijdswinst is minimaal en staat niet in verhouding tot de investering. Het CBS heeft als onafhankelijke organisatie berekend dat deze mega-investering er nooit uitgehaald gaat worden. Desgewenst zijn er binnen de bestaande "bak" ook mogelijkheden om het aantal rijstroken uit te breiden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur en 2x6 rijstroken). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (advies centraal planbureau). Uit het MIRT projectenoverzicht 2015 valt op te maken dat het project Ring Utrecht een bijdrage levert aan de oplossing van vijf files uit de filetop50. De hoogst genoteerde file staat op nummer 4 op de A28 voor knooppunt Rijnsweerd. Dit is toegelicht in de toelichting van het tracébesluit, paragraaf 2.1 tabel 2.2. Voor een uitgebreide toelichting op nut en noodzaak van het project wordt u verwezen naar hoofdstuk 2 van de toelichting op het tracébesluit.
	2	Er is een kans dat het folie/vlies beschadigd raakt. De kans is groot dat de A27 dan lange tijd niet of minder bruikbaar is. Een tijdelijke oplossing mag niet ten koste van Amelisweerd of omgeving gaan. Wij eisen daarom dat er geen omweg wordt aangelegd of de bouwzone wordt verbreed. Ook eisen wij de garantie dat de grondwaterstand niet wordt gewijzigd. Beschadiging leidt tot zware budgetoverschrijding.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). De risico's van de uitvoering worden beheersbaar geacht. In de huidige raming zijn kosten opgenomen van de mogelijke risico's. Wat betreft de grondwaterstand, er zal worden geëist dat wijziging hiervan geen schadelijke gevolgen zal hebben. Hieronder wordt hier nader op ingegaan.

	3	Er zijn veel openbaar vervoer alternatieven aangereikt, deze zijn meer toekomstbestendig dan een verbreding waarvan de meerwaarde in 2030 niet te voorspellen valt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).
	5	Ik heb oneindig veel meer respect voor politici en beleidsmakers die door voortschrijdend inzicht keuzes uit het verleden opnieuw tegen het licht durven te houden. Vooral als ze de moed hebben om op hun schreden terug te keren, in plaats van halsstarrig vast te houden aan een eens ingeslagen heilloze weg.	Dit onderdeel van de zienswijze is voor kennisgeving aangenomen.
ZWE-00331	1	De EU voor luchtvervuiling zijn veel te ruim en zullen ongetwijfeld nog voor 2026 door strengere normen worden vervangen. Ik zie graag een doorrekening ervan voor het verkeer op de Ring. Het is verder volstrekt onacceptabel dat u nog steeds uitgaat van de EU. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard euro door dit project niet uit te voeren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.
	2	Geluidsschermen worden opgevoerd als een probaat middel tegen het lawaai dat een snelweg veroorzaakt, maar dat zijn ze heel vaak niet, of slechts in beperkte mate. In de eerste plaats wordt hun effect natuurlijk kleiner naarmate de afstand toeneemt. Maar bovendien is er een zeer grote groep bewoners die er in het geheel geen baat bij hebben: de vogels! Een geluidsscherm is in het algemeen niet hoger dan een meter of 4, soms nog lager, en vogels houden zich het recht voor om hoger te vliegen. Tijdens het broedseizoen zijn de gevolgen pas echt desastreus: De bomen in Amelisweerd, voor zover ze dit project zullen overleven, zijn veelal oud, en dus heel wat hoger dan de schermen; de onfortuinlijke bosvogels zitten daardoor te broeden in een oorverdovend lawaai, waar die arme beesten volstrekt niet tegen kunnen. Uit onderzoek is gebleken dat blootstelling aan geluid boven 42 dB hun voortplanting al ernstig verstoort.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).
	3	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.
	4	Stop de aanleg van nog meer asfalt en gebruik het geld voor rail en fietsinfra als u de opwarming van de aarde serieus neemt. Het oliegebruik moet de komende tien jaar al sterk afnemen en dus zal onze maatschappij veel minder op wegverkeer en veel meer op zuinige elektrische vervoerswijzen als trein, lightrail, tram, bus en fiets moeten gaan draaien.	De afweging aan welke vervoerwijze geld besteed wordt is een politieke afweging. In het kader van het project zijn alternatieven onderzocht die uitgingen van investeringen in OV en fiets, deze zijn afgefallen omdat ze onvoldoende probleemoplossend waren. Zie voor de verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets).
	5	Natuurcompensatie is vaak een loze belofte, een holle term, omdat natuur niet bestaat uit losse bouwstenen die naar believen als legosteentjes gebouwd en verplaatst kunnen worden. Met name rond oude bomen is een totaal ecosysteem ontstaan, met verfijnde boven- en ondergrondse samenwerking tussen allerlei nuttige schimmels, insecten en bacteriën. Daarnaast zijn veel dieren (vogels, vleermuizen, allerlei holen- en holtenbroeders, epifyten enz) gebaat bij stabiliteit. De natuur kent al veel voorbeelden van verdwenen diersoorten door verwoesting van hun habitat. Dit ruwweg "verplaatsen" of compenseren getuigt misschien wel van goede wil, maar het zal decennia zo niet eeuwen duren voor er weer dezelfde levenskwaliteit voor terug is gekomen, met alle kwalijke gevolgen van bijv. slechte luchtzuivering en verdwijnende dier- en plantensoorten als gevolg. Een dubbel kwaad dus.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.
	6	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fourageergebieden.	Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermde Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit. Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die

			aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl .
	7	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.
ZWE-00332	1	De EU voor luchtvervuiling zijn veel te ruim en zullen ongetwijfeld nog voor 2026 door strengere normen worden vervangen. Ik zie graag een doorrekening ervan voor het verkeer op de Ring. Het is verder volstrekt onacceptabel dat u nog steeds uitgaat van de EU. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard euro door dit project niet uit te voeren.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.
	2	Geluidsschermen worden opgevoerd als een probaat middel tegen het lawaai dat een snelweg veroorzaakt, maar dat zijn ze heel vaak niet, of slechts in beperkte mate. In de eerste plaats wordt hun effect natuurlijk kleiner naarmate de afstand toeneemt. Maar bovendien is er een zeer grote groep bewoners die er in het geheel geen baat bij hebben: de vogels! Een geluidsscherm is in het algemeen niet hoger dan een meter of 4, soms nog lager, en vogels houden zich het recht voor om hoger te vliegen. Tijdens het broedseizoen zijn de gevolgen pas echt desastreus: De bomen in Amelisweerd, voor zover ze dit project zullen overleven, zijn veelal oud, en dus heel wat hoger dan de schermen; de onfortuinlijke bosvogels zitten daardoor te broeden in een oorverdovend lawaai, waar die arme beesten volstrekt niet tegen kunnen. Uit onderzoek is gebleken dat blootstelling aan geluid boven 42 dB hun voortplanting al ernstig verstoort.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).
	3	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.
	4	Stop de aanleg van nog meer asfalt en gebruik het geld voor rail en fietsinfra als u de opwarming van de aarde serieus neemt. Het oliegebruik moet de komende tien jaar al sterk afnemen en dus zal onze maatschappij veel minder op wegverkeer en veel meer op zuinige elektrische vervoerswijzen als trein, lightrail, tram, bus en fiets moeten gaan draaien.	De afweging aan welke vervoerwijze geld besteed wordt is een politieke afweging. In het kader van het project zijn alternatieven onderzocht die uitgingen van investeringen in OV en fiets, deze zijn afgefallen omdat ze onvoldoende probleemoplossend waren. Zie voor de verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets).
	5	Natuurcompensatie is vaak een loze belofte, een holle term, omdat natuur niet bestaat uit losse bouwstenen die naar believen als legosteentjes gebouwd en verplaatst kunnen worden. Met name rond oude bomen is een totaal ecosysteem ontstaan, met verfijnde boven- en ondergrondse samenwerking tussen allerlei nuttige schimmels, insecten en bacteriën. Daarnaast zijn veel dieren (vogels, vleermuizen, allerlei holen- en holtenbroeders, epifyten enz) gebaat bij stabiliteit. De natuur kent al veel voorbeelden van verdwenen diersoorten door verwoesting van hun habitat. Dit ruwweg "verplaatsen" of compenseren getuigt misschien wel van goede wil, maar het zal decennia zo niet eeuwen duren voor er weer dezelfde levenskwaliteit voor terug is gekomen, met alle kwalijke gevolgen van bijv. slechte luchtzuivering en verdwijnende dier- en plantensoorten als gevolg. Een dubbel kwaad dus.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.

	6	<p>Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.</p>	<p>Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermd Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit.</p> <p>Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl.</p>
	7	<p>Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).</p> <p>U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.</p>
ZWE-00333	1	<p>Files oplossen is per definitie onrendabel Files doen zich vooral voor in de spits. Een spits duurt ca 2 x 2 = 4 uur per dag. De overige 20 uur is de infrastructuur beschikbaar, en grote delen van dag en nacht wordt de capaciteit onvolledig benut. RWS dient haar beleid, visie en activiteiten te richten op het spreiden van verkeer, teneinde de infrastructuur, zowel snelwegen als binnenwegen qua capaciteit en financiën optimaal te benutten.</p>	<p>Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu probeert de mobiliteitsproblemen op verschillende manieren op te lossen. Zo wordt mobiliteitsmanagement gestimuleerd in programma's als Beter Benutten. Met de effecten van dergelijke maatregelen wordt in de verkeersprognoses rekening gehouden. Zie bijlage B van het deelrapport Verkeer.</p>
	2	<p>A27 Amelisweerd geen knelpunt 23 mei 2016. Een regenbui verlamt het land. Een maximum van 900 km file, zie voorbeelden.</p>	<p>Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer, hoofdstuk 8.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (advies centraal planbureau).</p> <p>Het traject van de A27 tussen de knooppunten Rijnsweerd en Lunetten door Amelisweerd kent inderdaad minder files dan andere wegvakken. Verbreding is hier nodig vanwege de noodzakelijke ontweving van het verkeer door de knooppunten. De verbreding is dus een gevolg van de noodzakelijke aanpassing van de knooppunten Rijnsweerd en Lunetten.</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerptracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten over de lange termijn ontwikkelingen op het terrein van verkeer en vervoer in Nederland gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Ook in eerdere fasen van de planuitwerking is steeds rekening gehouden met de meest recente inzichten. Voor meer informatie over de modelinstellingen en de kwaliteit van het gehanteerde verkeersmodel NRM zie bijlage A en B van het deelrapport Verkeer. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r..</p>



Knelpunten in overvloed. Maar geen files bij Amelisweerd, terwijl bv. de 10 baans A2 enorme vertragingen oploopt. Het beeld dat de knelpunten elders liggen wordt bevestigd door Filetop 50 [1], waarin Amelisweerd niet als bijzonder knelpunt voorkomt. Asphalt werkt niet, is onrendabel. Dat wordt bevestigd door het CBP en PBL[2]. RWS dient te onomstotelijk en wetenschappelijk te bewijzen dat de OTB zoals voorgelegd een maatschappelijke baat heeft, en de diverse onderzoeken in haar ontwerpen te verwerken. Ik verzoek de regering haar standpunt: "geen A27 als de MKBA onrendabel" gestalte te doen en het project terug te trekken

3 Het geprojecteerde resultaat van 1.2 Miljard investering Mogelijk 1 minuut tijdswinst.
RWS dient het gehele plan te uit te stellen of te schrappen.

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

4 Breedte van de bak, uitspraak RvS 1980: blijf binnen de bak

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

	<p>Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter bereikt dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard moest worden. Daarom is daar een betonnen bak met verticale wanden in plaats van een folie met nodeloos breed talud gemaakt.</p> <p>RWS dient zich aan de uitspraken van de rechter houden.</p>	<p>Maarschalkerweerd. In dit bestemmingsplan werd onder meer de aanleg van de A27 planologisch mogelijk gemaakt. Gelet op bezwaren van de Aktie Amelisweerd, was de Kroon van oordeel dat de bestemming weggebonden groen ter hoogte van het bos Amelisweerd niet voor goedkeuring in aanmerking kwam, voor zover deze bestemming niet benodigd was voor de bak-constructie. De A27 is dan ook ter hoogte van Amelisweerd in een bak-constructie aangelegd, waarmee aan deze uitspraak gevolg is gegeven. De uitspraak is nu niet meer relevant, want uit het thans voorliggende tracébesluit met bijlagen en uit de bijbehorende milieu-effectrapportage tweede fase, volgt dat extra rijstroken moeten worden toegevoegd en weefbewegingen moeten worden verminderd, mede vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. Om dit uit te kunnen voeren, kan niet langer met de huidige bakconstructie worden volstaan.</p>
7	<p>Kloppen de modellen van RWS ?</p> <p>Op de A4[3] staan 2 tot 5 maal meer files dan voor de uitbreiding ten koste van 600 miljoen. De versmalling tijdens de bouw had juist een doorstromend effect. De filedruk daalde richting Delft met 92% en richting Amsterdam met 58%.</p> <p>De ontworpen ontvlechting (gescheiden rijbanen) verdubbelde tot vervijfvoudigde daarna de files. Juist het ontvlechtigingsmodel (gescheiden rijbanen) staat model voor de OTB A27 Amelisweerd. RWS dient alternatieven te ontwerpen waarin een 'Lean' en 'Scrum's gewijs groeimodel of roadmap is geborgd, wat met minder asfalt toe kan, en geen onherroepelijke of onomkeerbare keuzes tot gevolg heeft. Daarmee dient het de overlast te beperken tijdens de bouw en gebruik voor natuur en milieu en gezondheid van omwonenden.</p> <p>Voor elk ontwerp dient RWS onomstotelijk en wetenschappelijk te bewijzen dat het model wat wordt gepresenteerd in de OTB deugdelijk en toekomstvast is.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>In de milieu-effectrapportage eerste fase is de onderbouwing te vinden dat ontweving op de Ring Utrecht een oplossing biedt voor de doorstromingsproblemen in dit project. Voor wat betreft het gebruikte model heeft de Commissie m.e.r. een oordeel gegeven over de gebruikte verkeersmodellen. Dit oordeel is dat de best beschikbare modellen zijn gebruikt.</p>
8	<p>Ontwerpsnelheid te hoog, daardoor gevaarlijk en onrendabel</p> <p>De ontwerpsnelheid van het traject is grotendeels 120 km/u. Rond steden in Nederland, en ook Duitsland, België en Frankrijk is een maximaal snelheid van 100 km/u de norm, vanwege lawaai-reductie en luchtkwaliteit. De ontwerpsnelheid heeft nodeloos hogere kosten en meer impact op de omgeving tot gevolg. Dit drukt ook de effectiviteit van het project.</p> <p>Uit de maatschappelijke kostenbaten analyse die Decisio heeft uitgevoerd blijkt dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen.</p> <p>Het TEN-T consortium waar Nederland deel van uitmaakt, verwijst via ERSO[4] naar de dodelijke gevaren van hogere snelheden. Het kabinet en RWS bezitten deze kennis. Het is daarom onverantwoordelijk en verwijtbaar dat men toch een hogere ontwerpsnelheid kiest dan in de huidige situatie.</p> <p>In de praktijk is blijkt ook dat een hogere snelheid tot meer ongevallen[5] en vervuiling[6] leidt. Als voorbeeld: weggedeelten waar de snelheid van 120 naar 130 km/u is verhoogd leidden tot 300% meer dodelijke ongevallen.</p> <p>RWS dient alternatieven te ontwerpen voor een veilige snelheid van 80 en 100 km/u, zodat daarna de MKBAs, milieu- en omgevingseffecten vergeleken kunnen worden en er een werkelijk alternatief gekozen kan worden.</p>	<p>U stelt een verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen voor door de verhoging naar 130 km/u terug te draaien en een limiet van 80 of 90 km/u op ringwegen in te stellen. Dit voorstel is niet in lijn met het kabinetsbeleid. Daarin is bepalend of de EU-grenswaarden worden gehaald. Daarnaast is het effect op de concentraties vervuulende stoffen van een snelheidsverlaging direct langs de weg beperkt. Naarmate de afstand tot de snelweg toeneemt, is dit effect bijna te verwaarlozen. Een verlaging van de snelheid zal dan ook maar een zeer beperkt effect hebben op het verbeteren van de gezondheid van bewoners in de grote steden. Een groter effect op de gezondheid van inwoners van de grote steden heeft het aanpakken van de gemeentelijke knelpunten, die vooral verder binnenstedelijk liggen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximumsnelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80km/uur zijn niet nodig.</p> <p>In de MKBA wordt berekend dat er ten gevolge van de toename van de hoeveelheid verkeer er meer verkeersslachtoffers komen. Echter, in de methodiek van de MKBA wordt geen rekening gehouden met de specifieke verkeersveiligheidsmaatregelen die in het tracébesluit aan de Ring Utrecht zijn toegevoegd om de oplossing verkeersveiliger te maken. Voor een volledige analyse van het effect op verkeersveiligheid zie paragraaf 2.1 onderdeel verkeersveiligheid in de toelichting op het tracébesluit.</p> <p>In het tracébesluit wordt aangegeven welke ontwerpsnelheid is gehanteerd en welke maximumsnelheid voor wel trajectdeel is aangehouden. Voor de A12 is op de parallelbaan een snelheid van 80 km/uur aangehouden en op de hoofdbaan 100 km/uur. Voor het gedeelte tussen knooppunt Lunetten en Rijsweerd is een ontwerpsnelheid van 100 km/uur aangehouden.</p>
9	<p>Milieueffecten worden chronisch onderschat</p> <p>De piekbelastingen op gezondheid en milieu zijn vaak normoverschrijdend. Om projecten mogelijk te maken en onder de normen te blijven, worden daarom de effecten op gezondheid en milieu op jaarbasis gemiddeld, wat het probleem structureel en significant onderschat.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p>

	<p>Dit in tegenstelling tot de files, die in minuten wordt uitgedrukt en zo enorm uitvergroet. Als het jaarmiddelingsmodel op files wordt toegepast, zijn ze volledig verdwenen. Het middelen van verkeersstromen is mogelijk door spits beprijzing, beter gebruik van OV en fiets, het forenzen ontmoedigen en wonen nabij het werk te versterken, het leasen af te schaffen, en gebruik te maken van vergrijzingsgolf die ons in 2030 te wachten staat.</p> <p>RWS dient zich haar beleid, visie en activiteiten te richten op het spreiden van verkeer, teneinde de bestaande infrastructuur qua capaciteit en financiën optimaal te benutten.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (2.2.1 verkeersprognoses en 2.2.2 gebruik toekomstscenario's).</p> <p>U geeft aan zich niet te kunnen vinden in de gehanteerde methodiek om het probleem en het effect van de oplossing inzichtelijk te maken. In het project is gewerkt volgens de gangbare en juridisch geaccepteerde werkwijzen. De Commissie m.e.r. heeft de milieu-effectrapportage getoetst en zowel de verkeerskundige onderbouwing van het probleem als de analyse van de effecten op geluid, luchtkwaliteit en gezondheid positief beoordeeld.</p> <p>Voor luchtkwaliteit zijn jaargemiddelde concentratienormen voor stikstofdioxide en fijn stof maar ook een etmaal(dag) gemiddelde norm voor fijn stof van 50 µg/m3 die 35 keer per jaar mag worden overschreden. Het klopt dat de jaargemiddelde norm een positiever beeld geeft dan de dagnorm fijn stof waaraan moet worden voldaan, die is veel strenger.</p>
10	<p>Milieu effecten meten en terugkoppelen</p> <p>Milieu effecten worden berekend met nivellerend modellen. Een praktijkvoorbeeld: RWS rekent met 70dB snelweggeluid. De praktijk meet langs een snelweg 80-84 dB.</p> <p>Men beschouwt ook elke snelweg apart, terwijl Lunetten in de nabijheid is omzoomt door asfalt en dubbelspoor, en alle geluidsbronnen bij elkaar optellen en simultaan gehoord worden.</p> <p>RWS dient een integraal en werkelijk gemeten geluids- en milieu waarden te gebruiken in haar analyses en ontwerpen. Indien de praktijk de normen alsnog overschrijdt, dient de overheid maatregelen terug te draaien ten gunste van de gezondheid van de omwonenden.</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt nader ingegaan op de vraag waarom geluidbelastingen worden berekend en niet worden gemeten.</p> <p>Uit praktische overwegingen vinden geluidonderzoeken plaats met een akoestisch rekenmodel. Deze modellen zijn zoals u stelt gebaseerd op de gemiddelde situatie over het gehele jaar en sluiten daarmee aan op de wetgeving. Het is onvermijdelijk dat in bepaalde situaties de geluidbelasting hoger zal zijn dan gemiddeld over de gehele dag, bijvoorbeeld in de spitsperiode. Er zijn echter ook periodes dat het veel stiller zal zijn, vandaar dat gerekend wordt met gemiddelden.</p> <p>Bij het berekenen van de geluidbelasting bij uw woning wordt de totale geluidbelasting van alle rijkswegen berekend, dus niet van de afzonderlijke rijkswegen apart. In eerste instantie wordt voor de rijkswegen onderzocht of de geldende toetswaarden worden overschreden en of deze overschrijding met doelmatige maatregelen kan worden weggenomen. Als dat niet helemaal het geval is, dient de totale geluidbelasting ten gevolge van alle bronnen in beeld worden gebracht. Als sprake is van een te hoge cumulatieve geluidbelasting, kunnen aanvullende maatregelen worden overwogen. Uit het aanvullend onderzoek naar cumulatie, zie de Nota van Wijziging bij het tracébesluit, is gebleken dat dit in dit project niet het geval is.</p>
14	<p>Veranderde grondwaterstand in Lunetten</p> <p>Het OTB geeft geen enkele garantie over schadeloosstelling wanneer bij werkzaamheden aan of bij het folie de grondwaterstand zo verandert dat er schade aan de huizen in Lunetten ontstaat.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouw schade en nadeelcompensatie.</p> <p>De verbreding van de weg binnen de folie is complex en risicovol. De reeds uitgevoerde en komende onderzoeken geven voldoende aan, dat het risicoprofiel beheersbaar is. Vanwege de belangrijke functie van het vlies (of folie) is het noodzakelijk de bestaande grondwatersituatie te behouden (en daarmee de bestaande grondwaterfluctuatie). Om die reden zal in het programma van eisen uitgebreid aandacht worden besteed aan deze risico's en een duidelijk set eisen, randvoorwaarden en veiligheidsprocedures worden opgenomen.</p> <p>Daarmee is de kans dat schade optreedt aan de huizen in Lunetten als gevolg van beschadigingen aan de folie zeer klein.</p> <p>Wel is het zo dat tijdens de werkzaamheden ten behoeve van de verbreding van de bak er tijdelijk wijzigingen in het grondwatersysteem optreden (dus niet als gevolg van schade aan de folie, maar vanwege reguliere werkzaamheden). De mate waarin dit gebeurt is sterk afhankelijk van de wijze waarop de verbreding van de bak wordt uitgevoerd. Hierover zijn nog geen besluiten genomen.</p> <p>Bij de aanleg van de oorspronkelijke tunnelbak zijn damwanden gebruikt en heeft grondwateronttrekking plaats gevonden. Via grondwatermetingen aan beide zijden van de tunnelbak is destijds bepaald dat na afloop van de werkzaamheden de grondwaterstand zich min of meer heeft hersteld tot de situatie van voor de aanleg.</p>

		Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bebouwing in Lunetten.
15	<p>Waterberging De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.</p>	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn.
16	<p>Lawaai De landschapswal is nu een belangrijk geluidslek Amelisweerd in. Herstel is onvoldoende. De landschapswal plus de aansluitende schermen moeten overal minimaal 4 m boven wegdek hoog zijn. Wellicht dat de geluidbelasting in Amelisweerd bij wind uit NW-richtingen dan niet toeneemt ondanks de verkeerstoename en ter hoogte van het ergste lek iets afneemt (bij de overgang van wal naar scherm langs de bak). Amelisweerd wordt niet wettelijk beschermd tegen verkeerslawaai. Er wonen geen mensen. Er woont wel een enorm aantal bosvogels en andere dieren. Hun bescherming heeft u blijkbaar minder hoog in het vaandel. Toch is de geluidsoverlast voor vooral vogels gigantisch, met name in het broedseizoen. Verder genieten zo'n anderhalf miljoen bezoekers van dit prachtige gebied. De bescherming van hun recreatie valt óacute;k onder uw morele verantwoordelijkheid. Een dakje op de bak schiet hier natuurlijk tekort. Overkapt u de weg liever helemaal. Het zou u sieren als u niet de mazen van de formele wet zou opzoeken, maar zou handelen in de geest ervan! Verzoek aan RWS om alle geluidslakken langs Utrecht en ook Amelisweerd te dichten</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoelag gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van de ecologische hoofdstructuur (EHS), als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat, de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het milieu-effectrapport tweede fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigend stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur., 2.8.4 effect van geluid op vogels.</p> <p>Uit de geluidberekeningen blijkt dat dankzij de geluidmaatregelen, de geluidbelasting op Amelisweerd ten gevolge van de Ring Utrecht af zal nemen. De Groene Verbinding zal veel geluid wegnemen ter hoogte van oude bomen. Zonder het project Ring Utrecht zal de potentiële verstoring van broedvogels door verkeersgeluid dus groter zijn.</p>
17	<p>Natuurcompensatie Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. RWS dient een samenhangend plan gebaseerd op de juiste feiten op te leveren voordat een volgende stap kan worden gezet</p>	Compensatie van natuurwaarden vindt plaats binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving. Het ruimtebeslag dat het project legt op beschermde gebieden (ecologische hoofdstructuur = EHS) wordt gecompenseerd. Samen met regiopartijen (Provincie Utrecht, gemeenten, natuur behorende organisaties) is gezocht naar geschikte locaties voor de compensatie van EHS. Versteving van de bestaande EHS is daarbij een van de uitgangspunten geweest. EHS-compensatie vindt bij voorkeur plaats op gronden die daarvoor in aanmerking komen zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013-2028. Dit betekent dat EHS-compensatie buiten de bestaande EHS (maar wel

		daaraan grenzend) en bij voorkeur binnen de zogenaamde groene contour plaatsvindt. In het tracébesluit is aangegeven waar en met welke oppervlakte de EHS gecompenseerd zal worden.
19	<p>Beschermde soorten in en rond Amelisweerd</p> <p>Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel. U moet ook soorten in de gevarenzone beschermen!</p>	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels. Nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaar rond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.</p>
20	<p>Externe veiligheid tijdens uitvoering</p> <p>In het OTB staat geen woord over de externe veiligheid tijdens de aanleg. Te verwachten valt dat het risico op ongevallen groter is dan voor en na de werkzaamheden. U moet dat in kaart brengen.</p>	<p>Het risico op ongevallen met het vervoer van gevaarlijke stoffen is tijdens de werkzaamheden niet groter dan in de huidige of de toekomstige situatie. De omvang van dit vervoer verandert niet, en de verkeerssituatie blijft, zo nodig met behulp van een snelheidsbeperking, veilig.</p>
21	<p>Beschadiging folie; regio onbereikbaar als A27 onder water</p> <p>Wat gaat u doen als de onbewezen technieken voor het werken binnen het folie tot beschadiging ervan leiden? We vrezen voor verdroging van de natuur in de omgeving, verzakkingen van gebouwen, sluisverkeer, enzovoort. U mag dit probleem niet aan de aannemer overlaten, dus u moet het in het tracébesluit regelen.</p> <p>Indien bij de werkzaamheden het folie wordt beschadigd wordt de regio onbereikbaar. In het vastgestelde tracébesluit moet worden ingegaan op dit risico en op welke maatregelen u treft in die situatie. Zonder goed Plan B mag u niet tot uitvoering van dit project overgaan.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>Het tracébesluit is een ruimtelijk besluit waarin de ruimte wordt vastgelegd waarbinnen de weg kan worden verbreed, tot in groot detail. Het tracébesluit kan geen uitspraak doen over de techniek waarmee een weg moet worden verbreed.</p>
22	<p>Folie/vlies: wat als dat beschadigd raakt?</p> <p>Ofschoon u een aantal mogelijke manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen inzicht in de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Het risico bij de uitvoering is hoog en dat dient dan ook te worden geschat in het ontwerp-tracébesluit, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project. Aan dit punt hecht ik heel veel waarde. U speelt met de veiligheid van de regio.</p>	<p>De verbreding van de weg binnen de folie is complex. Er zijn diverse methodes beschouwd en gepubliceerd samen met het ontwerp-tracébesluit, die laten zien dat deze daar wel te realiseren is.</p> <p>Er zijn zienswijzen die terechte zorgen laten zien bij het beschadigen van de folie gedurende de werkzaamheden. Deze beschadiging kunnen liggen aan het raken van de folie bij (graaf)werkzaamheden of aan scheuren door rek aan de folie. De kans daartoe is klein. Bovendien treft Rijkswaterstaat maatregelen om deze kans verder te verkleinen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Rijkswaterstaat laat diepgaande reviews uitvoeren op de technische risico's en de daarbij benodigde beheersmaatregelen. 2. Vooruitlopend op de aanbesteding onderzoekt Rijkswaterstaat nog diepgaander een groot aantal aspecten van de folie en de ondergrond: <p>Bodemgesteldheid i.c. sonderingen in de folie</p> <p>Effect op grondwaterstromen</p> <p>Status van het materiaal: De folie zelf is de afgelopen twintig jaar driemaal beproefd om de status van het materiaal te controleren. De toelaatbare rekken zijn aantoonbaar in orde, de folie kan de verwachte verplaatsingen tijdens de diverse werkzaamheden goed aan. Scheuren zijn daarbij niet te verwachten.</p> <p>Ligging van de folie: nader onderzoek vindt plaats naar de exacte ligging van de folie. Bij de bouw van het lichtgewicht fietsviaduct is veel ervaring opgedaan met werken binnen de folie en welke veilige marge tot aan de folie aangehouden dient te worden. De werkzaamheden die zijn toen prima verlopen.</p> <p>De maakbaarheid wordt voldoende getoetst en de risico's worden beheersbaar geacht.</p>

		<p>De werkzaamheden worden maakbaar geacht met een beheersbaar risico profiel.</p> <p>De zorg ten aanzien van de beschadiging wordt richting marktpartijen helder en eenduidig aangegeven en de marktpartijen worden in de aanbesteding uitgedaagd de risico's ten aanzien van de beschadiging zo goed mogelijk te beheersen. Een van de gunningscriteria zal over deze beheersmaatregelen gaan. Welke bouwmethode uiteindelijk toegepast gaat worden is nog niet bekend, dit zal in samenwerking met de markt gebeuren. De voorgestelde methode zal beoordeeld worden op risico's en te treffen beheersmaatregelen. Bovendien blijft Rijkswaterstaat zelf betrokken bij zowel het ontwerp als de uitvoering en zal continue in gesprek zijn met de opdrachtnemer om dit risico's te beheersen. Tenslotte zal in het kader van de vergunning verlening ook het Bevoegd Gezag meekijken op de beheersing van de risico's van de, door de opdrachtnemer, voorgestelde bouwmethode.</p>
23	<p>Veranderende grondwaterstand in Amelisweerd tijdens uitvoering, door pompen Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het folie veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee. Genoeg is genoeg. De strijd van 35 jaar geleden is gestreden. Niet opnieuw! Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het vlies niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren indien u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.</p>	<p>Er bestaat een kans dat door werkzaamheden aan de Ring Utrecht schade ontstaat aan eigendommen van derden. Aan de hand van de voorgenomen werkzaamheden wordt een invloedsgebied in kaart gebracht. Binnen dit gebied worden – vóór aanvang van de werkzaamheden – bouwkundige vooropnamen uitgevoerd aan objecten, installaties of landbouwgronden. De vooropnamerapporten worden aan de eigenaren verstrekt en gebruikt om te beoordelen of er een verband bestaat tussen schade en de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Aangewezen objecten, installaties of landbouwgronden zullen worden gemonitord tijdens de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Indien er volgens een benadeelde schade is ontstaan als gevolg van de werkzaamheden dan kan deze een verzoek om schadevergoeding indienen.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>De procedures en regelingen voor schadeafhandeling zijn vastgelegd in verschillende regelingen en procedures. Daarmee zijn er voldoende waarborgen voor een zorgvuldige afhandeling van eventuele schadeafhandelingen.</p>
25	<p>Luchtvervuiling tijdens uitvoering Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is. De totale overlast gedurende de periode van uitvoering moet kleiner zijn dan de winst die dit project gaat opleveren. Oh, wacht eens, dit project gaat helemaal niet rendement opleveren, dus u mag dit project niet in uitvoering brengen!</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbesteding en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de uitvoering).</p>
26	<p>Schade aan omgeving, divers De geluidschermen langs de A27 en de verkeerspleinen moeten niet alleen zorgen voor een prettige omgeving bij de woningen maar ook in alle andere verblijfsgebieden die door mensen gebruikt kunnen worden om te ontspannen (recreanten). De ruimte is hier, gelet op de omvang van stad en universiteit zo schaars, dat geen m2 in de invloedsfeer van de A27 als aantrekkelijk picknick/wandel-/fiets-/vaar-gebied verloren mag gaan. Het geluidsscherm langs het volkstuintencomplex ATV Stadion is gepland als 2 m hoog. Dat is te laag om depositie van roet te voorkomen. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Als de verbreding niet doorgaat, en ook als de verbreding wel doorgaat, is het nodig het scherm te verhogen tot 4 meter.</p>	<p>De ruimte aan de oostzijde van Utrecht is schaars. Daarom is in een jarenlang ontwerpproces intensief gezocht naar oplossingen die voldoen aan de doelstellingen en zo min mogelijk extra ruimte vragen. De Commissie m.e.r. geeft in haar toetsingsadvies op de milieu-effectrapportage tweede fase aan dat dit goed is toegelicht en onderbouwd. Het gebied blijft een aantrekkelijk recreatiegebied. U stelt dat het scherm langs de volkstuinten onvoldoende hoog is om de depositie van roet te voorkomen. Het scherm is primair een veiligheidsmaatregel en het draagt bij aan de akoestische kwaliteit van het gebied. Ten opzichten van de huidige situatie (geen scherm) is sprake van een verbetering. Er is daarom geen reden om dit scherm te verhogen.</p>
27	<p>Pak eerst de grote problemen qua geluidsoverlast aan. Stel die niet uit tot het eind van het project Mij ergert het dat u de bewoners in het zuiden van Utrecht in herrie laat leven. Het laten voortduren van de enorme geluidsoverlast langs de A12 is onaanvaardbaar. Het plaatsen van geluidschermen moet dan ook op zo kort mogelijke termijn van maximaal 1 à 2 jaar plaatsvinden, losgekoppeld van de ombouw van de Ring Utrecht indien de uitvoering daarvan wordt vertraagd of,</p>	<p>In de Wet milieubeheer is voorgeschreven dat het verplicht is om de sanering langs een traject mee te nemen bij de uitvoering van het project, als dat project leidt tot het aanpassen van de geluidproductieplafonds. Aangezien dat bij het project Ring Utrecht het geval is, zal de sanering tegelijkertijd met de realisatie van het tracébesluit worden uitgevoerd. Er kan niet worden gesteld dat de sanering eerder plaats zou vinden, als deze los van het project (autonoom) zou worden uitgevoerd. Voor deze autonome sanering geldt conform de Wet</p>

	<p>zoals ik eigenlijk wil - want dat is de beste garantie voor snelle sanering, afgeblazen. De geluidsschermen moeten, vind ik, transparant zijn en voorzien van geïntegreerde zonnepanelen. Mocht dit project onverhoopt toch doorgaan dan is het volgende van belang: In het uiteindelijk besluit moet u geregeld hebben dat de geluidssanering van Hoograven en Lunetten aan het begin van het project wordt uitgevoerd. De geluidsschermen kunnen, en gezien de Urgenda klimaatzaak, moeten voorzien worden van zonnepanelen.</p>	<p>milieubeheer dat het saneringsplan uiterlijk 30 december 2020 moet zijn ingediend. De minister moet dan het plan nog vaststellen, waarbij ook een termijn van uitvoering kan worden opgenomen. Bovendien is het niet zo dat het meenemen van de sanering in het project Ring Utrecht leidt tot minder omvangrijke maatregelen dan bij een autonome sanering. De maatregelen zijn in het project gedimensioneerd op een verkeersprognose voor het jaar 2036 en die is hoger dan de verkeersintensiteiten uit het geluidregister die bij autonome sanering gebruikt moeten worden. Een hogere geluidbelasting betekent dat er meer maatregelen getroffen moeten worden om aan de streefwaarde voor sanering te kunnen voldoen.</p> <p>De wens om de geluidsschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidsschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden.</p> <p>De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>De geluidsschermen hebben als primaire doel het beperken van de geluidbelasting. Daarnaast is er sprake van een afweging tussen verschillende ambities: een groene uitstraling, een bijzondere uitstraling op specifieke locaties, opwekken zonne-energie, transparantie. In het tracébesluit is een passage opgenomen die het mogelijk maakt in de toekomst zonnepanelen op de geluidsschermen te plaatsen, mits dit geen gevolgen heeft voor de akoestische kwaliteit daarvan.</p>
28	<p>Inpassing (hoge geluidsschermen, brede bruggen en viaducten en lange tunneltjes) Het verkeersplein Rijnsweerd wordt zo enorm hoog dat de hele wijk wordt gedomineerd. Wij willen een oplossing onder de grond door zodat er geen twee verkeersbogen boven elkaar nodig zijn.</p>	<p>In het tracébesluit staat opgenomen dat er één verbindingsboog in Rijnsweerd onder het maaiveld wordt aangelegd. Dit is de boog van de A27 vanuit Hilversum naar de A28 richting Amersfoort. Het gehele knooppunt Rijnsweerd ondergronds aanbrengen is niet mogelijk aangezien volgens de Tunnelwet in een tunnel geen afslagen mogen voorkomen.</p>
29	<p>Gevaarlijke stoffen, ontploffingen, branden Indien er bij een ongeluk gevaarlijke stoffen vrijkomen is er gevaar voor omwonenden. Dat gevaar neemt toe door de toename van verkeer en doordat de wegen dicht bij de woningen komen te liggen. Er zijn regels over plasbranden, die hier niet juist zijn toegepast. Daarnaast is er bijvoorbeeld een risico dat een zwaar en giftig gas als chloor op het laagste punt van de A27 blijft hangen en vandaar Lunetten vergiftigt.</p>	<p>In de milieu-effectrapportage en het deelrapport Externe Veiligheid is op een juiste manier ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een wegverbreding. Daarbij is ook op een juiste wijze omgegaan met het risico van plasbranden. De Commissie m.e.r. heeft de milieu-effectrapportage getoetst en positief beoordeeld.</p> <p>Toename van vrachtverkeer in het deelrapport verkeer zegt niets over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het bepalen van het huidige en toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen is een landelijke toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg opgesteld.</p> <p>Door de wegverbreding kan bebouwing dicht bij de weg komen te liggen waardoor het risico toeneemt. Bij vervoer van gevaarlijke stoffen zoals explosieve gassen (LPG), brandbare vloeistoffen (benzine en diesel) of toxische vloeistoffen zijn verschillende ongevalsscenario's mogelijk bij een calamiteit zoals resp. een BLEVE, een plasbrand of een gifwolk. De brandweer neemt voor de verschillende scenario's voorzorgsmaatregelen. Ook Rijkswaterstaat neemt in zijn calamiteitenplan voorzorgsmaatregelen op voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van hulpdiensten.</p>
32	<p>Dak op de bak De 'Duurzame weg': een glazen overkapping over de A27 ter hoogte van het landgoed Amelisseweerd is nooit in stemming gebracht, maar wordt niet nader onderzocht. Dit is zeer nalatig en dient alsnog te gebeuren. Positieve uitkomst moet worden meegenomen in ontwerp. De z.g. 'Groene Verbinding' wordt belangrijk gevonden door RWS. Maar niet door bewoners en lokale belangengroepen. De glazen kap op de bak en A27 die 'haalbaar' is, moet meteen worden uitgewerkt.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.3 glazen overkapping).</p>
ZWE-00334	<p>1 De natuur op land, in het water en in zee wordt nog steeds zwaar geteisterd door stikstof uit de landbouw, van het wegverkeer en in vergelijking hiermee een beetje van industrie en verwarming van woningen. Zo wordt de gevoelige natuur in de Veluwe, de duinen, veenmosrietlanden, beekdalen en hoogvenen vaak twee maal te zwaar belast dan ze aan kan en in delen van</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).</p>

	Nederland nog veel erger. Brandnetel, braam en gras overwoekeren daardoor alles wat kwetsbaar is en minder hard groeit waardoor de natuur steeds meer verarmt. De stikstofoxiden van het verkeer hebben daarin een belangrijk aandeel, ook de Ring om Utrecht. Ook in de steden is de lucht nog steeds te vuil. Ik maak ernstig bezwaar tegen de uitbreiding van het verkeer op de Ring maar ook daar naar toe, waardoor de stikstofdruk nog minder afneemt dan toch al het geval zou zijn.	
2	Dat het verkeer door de bak bij Amelisweerd blijft groeien, zoals in de toelichting bij het ontwerpbesluit wordt beweerd, is totaal niet relevant. Het gaat immers om de intensiteit tijdens de spits. Tellingen van nota bene uw eigen RDW wijzen uit dat die intensiteit in 2015 lager lag dan in 2014! De automobilist mijdt de spits. Het zou toch raar zijn dat u nu de automobilist gaat verleiden weer in de spits te gaan rijden? Dat is het paard achter de wagen spannen!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 Verkeer.
3	De oplossing Verbreden A27 veroorzaakt meer luchtvervuiling. Daardoor wordt de gezondheid van kwetsbare mensen nog meer aangetast. Dit blijft zeer onrechtvaardig ten opzichte van de heel geringe tijdswinst voor passerend automobilisten. De alternatieve oplossing, OV en fiets, biedt daarvoor soelaas.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.
4	Natuurcompensatie is vaak een loze belofte, een holle term, omdat natuur niet bestaat uit losse bouwstenen die naar believen als legosteentjes gebouwd en verplaatst kunnen worden. Met name rond oude bomen is een totaal ecosysteem ontstaan, met verfijnde boven- en ondergrondse samenwerking tussen allerlei nuttige schimmels, insecten en bacteriën. Daarnaast zijn veel dieren (vogels, vleermuizen, allerlei holen- en holtenbroeders, epifyten enz) gebaat bij stabiliteit. De natuur kent al veel voorbeelden van verdwenen diersoorten door verwoesting van hun habitat. Dit ruwweg "verplaatsen" of compenseren getuigt misschien wel van goede wil, maar het zal decennia zo niet eeuwen duren voor er weer dezelfde levenskwaliteit voor terug is gekomen, met alle kwalijke gevolgen van bijv. slechte luchtzuivering en verdwijnende dier- en plantensoorten als gevolg. Een dubbel kwaad dus.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.
5	Het dak op de bak kan niet als een groene verbinding gaan fungeren. Daarvoor is de deklaag van een meter te dun. Bovendien is de ontwerpdraagkracht (30kN/m2) te klein om bomen te kunnen dragen. Veel meer dan wat gras en struikgewas zal er niet op toegelaten worden. Maar u verkoopt het wel mooi.	De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden. Het ontwerp van de Groene Verbinding wordt bepaald door de gemeente Utrecht. Het tracébesluit doet hier geen uitspraak over. De gehanteerde draagkracht is identiek aan de draagkracht van de tunnel van de Leidsche Rijn. Daar blijkt dat een aantrekkelijke inrichting mogelijk is.
6	In het OTB wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar dat doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.
7	Ik vrees hogere geluidbelasting als gevolg van de verbreding van de A27. Deze vrees wordt versterkt doordat het huidige geluidscherm ter hoogte van de bedrijven aan Zwarte Woud wordt verwijderd en hier niets voor terug komt. Alsnog plaatsen van een geluidscherm heeft als bijkomend voordeel dat er geen direct zicht op de A27 ontstaat. Een bijvoorbeeld met klimop begroeid scherm is esthetisch veel verantwoordder dan het asfalt van een snelweg.	In het ontwerp-tracébesluit komt het geluidscherm dat in de huidige situatie op de rand van de verdiepte ligging staat te vervallen. Uit de afweging van de doelmatige maatregelen is gebleken dat het terugplaatsen van dit scherm onvoldoende extra geluidreductie oplevert bij de achterliggende woningen en daardoor niet doelmatig is. Dit heeft in het ontwerp-tracébesluit geresulteerd tot een maatregelenpakket waarmee er bij 3 woningen nog een overschrijding optrad van de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan van maximaal 1 dB. Zonder het geluidscherm langs de rijksweg zal tussen de bedrijfsgebouwen Woudstede en Arboned een gat in de afscherming ontstaan, waarvan door de insprekers wordt opgemerkt dat er veel geluid doorheen zal komen. Aangezien de hoge kantoorgebouwen aan weerszijden zorgen voor een goede afscherming, zou het gat inderdaad kunnen worden ervaren als een opvallende bron van geluid. Uit een aanvullende afweging is gebleken dat een scherm van 6 meter hoog, dat tussen de bestaande bedrijfsgebouwen kan worden geplaatst, doelmatig is. De resterende overschrijdingen kunnen daarmee worden weggenomen en het geluid uit het gat tussen de gebouwen zal als minder

			hinderlijk worden ervaren. Dit betekent dat het tracébesluit hierop is aangepast. In het Landschapsplan is aangegeven dat schermen op deze locatie een groene uitstraling zullen krijgen.
	8	Dit hele project is gedoemd te mislukken, om vele redenen. Ik haal er hier één uit: het omzagen van eeuwenoude bomen. Lees aub Peter Wohlleben; https://decorrespondent.nl/4349/Komt-een-boom-bij-de-rechter/581824328426-cc5d2bec . Ik hoop dat u daardoor beseft dat het onverstandig, immoreel en van veel kortetermijndenken getuigt om eeuwenoude bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.
	9	Geluidsschermen worden opgevoerd als een probaat middel tegen het lawaai dat een snelweg veroorzaakt, maar dat zijn ze heel vaak niet, of slechts in beperkte mate. In de eerste plaats wordt hun effect natuurlijk kleiner naarmate de afstand toeneemt. Maar bovendien is er een zeer grote groep bewoners die er in het geheel geen baat bij hebben: de vogels! Een geluidsscherm is in het algemeen niet hoger dan een meter of 4, soms nog lager, en vogels houden zich het recht voor om hoger te vliegen. Tijdens het broedseizoen zijn de gevolgen pas echt desastreus: De bomen in Amelisweerd, voor zover ze dit project zullen overleven, zijn veelal oud, en dus heel wat hoger dan de schermen; de onfortuinlijke bosvogels zitten daardoor te broeden in een oorverdovend lawaai, waar die arme beesten volstrekt niet tegen kunnen. Uit onderzoek is gebleken dat blootstelling aan geluid boven 42 dB hun voortplanting al ernstig verstoort.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).
	10	Het is onbegrijpelijk dat potentiële mogelijkheden om alternatieve energie op te wekken bij projecten die vallen onder de verantwoordelijkheid van een milieuminister niet optimaal worden benut. Geluidwerende schermen langs de Ring dienen dan ook als een geïntegreerd zonnepaneel te worden uitgevoerd, al dan niet in combinatie met de reconstructie. De schermen moeten transparant worden waar ze dicht bij huizen staan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (schermen als eerste plaatsen) en paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).
ZWE-00335	1	De regering stelt zich tot doel 'de doorstroming op de Ring Utrecht laten voldoen aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit 10'. Deze doelstelling is achterhaald, en de regeing zou er dus op terug moeten komen. "Voortschrijdend Inzicht" heet dat. Het is altijd veel beter zich hierdoor te laten leiden, dan met oogkleppen op op de aanvankelijk gekozen (snel-)weg door te razen en ongelukken te veroorzaken. Er is immers een veel betere oplossing mogelijk: verbeter de infrastructuur door beter openbaar vervoer, dus niet door meer asfalt en meer autobewegingen. Want er is ook nog een andere doelstelling: 'de kwaliteit van de leefomgeving in stand te houden'. Dit doel is bij de alternatieve oplossing veel meer gebaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (OV en fiets) en paragraaf 2.4 Verkeer (verkeersaantrekkende werking).
	2	Het verkeersplein Rijnsweerd wordt zo enorm hoog dat de hele wijk wordt gedomineerd. Wij willen een oplossing onder de grond door zodat er geen twee verkeersbogen boven elkaar nodig zijn.	De hoge kruising van de A28 in het knooppunt Rijnsweerd is in overleg met de omgeving gekozen op basis van een variantenstudie. Hieruit bleek dat het voor de geluidsoverlast niet uitmaakt of een hoge of lage kruising werd gekozen. Bij beide varianten was het mogelijk zodanige geluidmaatregelen te treffen dat voldaan kan worden aan de normen van de wet. De hoge ligging maakte het daarentegen wel mogelijk om de toegang van de Uithof via de Archimedeslaan op maaiveldniveau te handhaven. De zichtbaarheid van het knooppunt vanaf de woonwijk wordt beperkt door de tussenliggende kantoorbebouwing.
	3	Amelisweerd wordt niet wettelijk beschermd tegen verkeerslawaai. Er wonen geen mensen. Er woont wel een enorm aantal bosvogels en andere dieren. Hun bescherming heeft u blijkbaar minder hoog in het vaandel. Toch is de geluidsoverlast voor vooral vogels gigantisch, met name in het broedseizoen. Verder genieten zo'n anderhalf miljoen bezoekers van dit prachtige gebied. De bescherming van hun recreatie valt onder uw morele verantwoordelijkheid. Een dakje op de bak schiet hier natuurlijk tekort. Overkapt u de weg liever helemaal. Het zou u sieren als u niet de mazen van de formele wet zou opzoeken, maar zou handelen in de geest ervan!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd en bomenkap en paragraaf 2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).
	4	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Het is onacceptabel dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, coulissenlandschap, Sandwijkstraat en Niënhof volplant met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur (EHS) noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.

5	Tijdens de bouw zullen nog steeds gevaarlijke stoffen over de weg vervoerd worden. Door de werkzaamheden is de kans op ongevallen daarmee groter. Het gaat om een periode van bijna 10 jaar. Dat is zo lang dat u ook voor die periode groepsrisico, plasbrand, enzovoort, in kaart moet brengen.	Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg worden vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.
6	Dit project trekt autoverkeer aan en daardoor stijgt het aantal doden op de snelwegen. Om die reden mag u dit plan niet in deze vorm uitvoeren. Voer op de Ring Utrecht een snelheid van 80 km/u in. Dat is veiliger en bovendien volstaat dan met een bescheidener uitvoering, in het bijzonder 2 maal 6 rijstroken. Het is niet te aanvaarden dat een nationale overheid zo met onze levens speelt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.4 Verkeer.
7	De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen in plaats van toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting.	De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen. In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen. Dit kan worden bereikt door het scherm met absorberend materiaal te bekleden of het scherm vanuit de weg gezien achterover te laten hellen.
8	Een redelijke milieukwaliteit moet in deze veelgebruikte recreatieve zones gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net onvoldoende woningen staan die dit wettelijk afdwingen. Het nemen van dit soort geluidmaatregelen mag niet afhankelijk zijn van al of niet voldoende geld in een potje omdat ze bovenwettelijk zijn; dit hoort gewoon deel uit te maken van het project. Anders riekt dit maar minachting voor het belang van een goede leefomgeving in wandel-, fiets-, vaar- en recreatief gebied in een stedelijke omgeving waar de goede leefruimte toch al zo schaars is.	Het pakket geluidwerende maatregelen zoals dat in het tracébesluit is opgenomen draagt ook in veel recreatief gebruikte gebieden, zoals de parken Voordorp en de Koppel, bij aan het beperken van de geluidbelasting en daarmee de recreatieve kwaliteit. In Amelisweerd wordt in een deel van het gebied het geluid verder beperkt door de realisatie van de Groene Verbinding. Ook waar deze afname niet optreedt blijft sprake van een voldoende kwaliteit van de leefomgeving en de recreatieve waarde van het gebied. Het belang van een gezonde leefomgeving is in het project uitgewerkt via de tweede projectdoelstelling, handhaving en waar mogelijk verbeteren van de leefomgevingskwaliteit. Zoals ook de Commissie m.e.r. in haar advies opmerkt heeft dit geleid tot een evenwichtig pakket van maatregelen.
9	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het vastgestelde TB.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).
10	Tijdens de werkzaamheden aan het vliet zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
11	Al bij de aanleg van de A27 is het karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie verstoord. Nu deze linie is genomineerd voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst zou u het meer passen om fouten in het verleden recht te zetten, in plaats van het allemaal nog erger te maken.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).

	12	<p>Om de opwarming van de aarde te beperken tot 1,5° (hoogstens 2°) moet de CO2-emissie in 2030 al ruwweg gehalveerd zijn tov. 1990, en in de geïndustrialiseerde landen dan dus al zeker 70% lager zijn dan in 1990. De CO2-emissie van het wegvervoer zal over 15 jaar nog maar een fractie mogen zijn van nu. Dit betekent dat alle zeilen moeten worden bijgezet. Dus over 15 jaar moeten in hoogontwikkelde landen als Nederland én de reis- en vervoersafstanden korter zijn dan nu (compacte steden o.a.) én de zuinigste vervoersmiddelen (trein, lightrail, tram, (E)-fiets) een veel groter aandeel hebben in mobiliteit en vervoer én de voertuigen veel zuiniger zijn én de voertuigen verregaand op groene stroom rijden. Het aantal auto- en vrachtautokilometers zal daardoor over 15 jaar veel lager zijn dan nu.</p>
ZWE-00336	1	<p>Er zijn in de samenleving veel echt urgente zaken (die veel geld kosten en) die om een oplossing schreeuwen. Denk aan de zorg! Belachelijk om zoveel geld uit te gaan geven aan zo'n project terwijl de weg niet behoort tot de meest filegevoelige wegen! En dit alles voor een paar luttele seconden tijdswinst, dit is krankjorum. Over het hoofd gezien belang: Ja, degenen die in de buurt van de weg wonen hebben behoefte aan schone lucht, rust en groen. Hier in Lunetten hebben we juist een verbouwproject van 5 jaar voor de deur gehad (aanleg spoor, station, plein, fietsweg) met veel geluids en stofoverlast. Graag niet nog 10 jaar hierachteraan van dit soort overlast.</p> <p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoeslag gecompenseerd. Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van de ecologische hoofdstructuur (EHS), als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat, de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het milieu-effectrapport tweede fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigend stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p>
ZWE-00337	1	<p>Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel. U mag geen enkel risico nemen. Blijf eraf. Niet voor niets hebben we 35 jaar geleden zo gevochten voor dit landgoed.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
	2	<p>Mocht het vlies tijdens de werkzaamheden beschadigd worden dan moet nu al vast staan dat het verkeer op de A27 dan enige jaren afgesloten zal worden. De weg staat dan immers onder water en reparatie en herziene constructie zullen jaren duren. Dit zal een langdurig verkeersinfarct betekenen maar oplossing ten koste van Amelisweerd of welk bos of weiland dan ook met een</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). U schetst een rampscenario dat niet zal optreden. Beschadiging van het folie kan optreden als er onzorgvuldig wordt gewerkt, en dit kan inderdaad leiden tot water op de A27. Maar indien dit</p>

	<p>bypass voor het verkeer op de A27 moet bij voorbaat uitgesloten zijn. Er moet een harde clausule worden opgenomen dat er geen nadelige gevolgen buiten de projectgrenzen mogen optreden, ook niet voor het oplossen van de ravage die ontstaat in geval van een calamiteit met de folie. Dus een bypass van bak en vlies moet bij voorbaat 100% uitgesloten worden, evenals bijvoorbeeld verbreding van de bouwzone of verlaging van de grondwaterspiegel waar dan ook in de natuur.</p>	<p>optreedt is er altijd een mogelijkheid om een lek te dichten en het water weg te pompen. Een jarenlange blokkade van de A27 door wateroverlast is geen reëel scenario.</p>
3	<p>Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).</p>
4	<p>Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.</p>	<p>De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.</p> <p>De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.</p>
5	<p>De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Inderdaad een ernstig probleem. U wilt het echter oplossen met meer / bredere snelwegen, en deze oplossing zal niet werken! Een grote fles loopt niet sneller leeg dan een kleine, als de hals van die flessen even groot is. De "flessenhals" van de regio is de verkeersafwikkeling op de Uithof. Jammer genoeg kan dáár niet veel aan verbeterd worden. De flessenhals kan niet ruimer worden gemaakt. Het is daarom niet handig om nóg meer autos richting De Uithof te leiden. Zet liever in op openbaar vervoer en fietsvoorzieningen. Dát zal de bereikbaarheid pas echt verbeteren.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.</p>
6	<p>Uit alles blijkt, dat de aannamen waarop deze gigantische wegoperatie van u stoelt, in de nabije toekomst onhoudbaar zullen zijn, en zelfs nu al hun geldigheid beginnen te verliezen. U gaat uit van een volle eeuw onafgebroken economische groei. Die hebben we nooit gehad, en niets wijst er op dat we die ooit zullen krijgen. (Trouwens: honderd jaar vooruitkijken?? Zullen we dat maar niet liever aan de science fiction-schrijvers overlaten?). U gaat ervan uit dat de mensen wel altijd dagelijks naar hun werk zullen blijven rijden. Ook dat zien we nu al, door meer thuiswerk en door flexibilisering, veranderen. U gaat ervanuit dat auto's altijd door mensen bestuurd zullen worden. Zelfs dat zal niet altijd zo zijn. Zodra de besturing van auto's niet meer afhankelijk is van trage menselijke reflexen, zal de capaciteit van de bestaande wegen enorm toenemen. Met andere woorden: de ontwikkelingen die nu al aan de gang zijn konden er wel eens toe leiden dat er over enige tijd helemaal geen fileprobleem meer is. Wel, als u deze operatie ondanks alle informatie doorzet, een enorme, vieze hoeveelheid overbodig asfalt en een hele hoop volstrekt onnodige en veelal onomkeerbare schade aan de leefomgeving.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (verkeersprognoses en zelfsturende voertuigen en gebruik nieuwe WLO scenario's).</p>
7	<p>We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtvervuiling, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.1 hinder tijdens de uitvoering en 2.11.4</p>

	de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel. De gezondheidsschade die u Nederland aandoet tijdens de langdurige (8 jaar!) uitvoeringsfase moet u kunnen compenseren tijdens de gebruiksfase van de verbrede Ring. Maar nu ik erover nadenk: dat kan dus nooit never nooit meer gaan gebeuren want dit project is toch al verliesgevend. Blaas het af!	luchtkwaliteit tijdens de bouw) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse.
8	Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde. De longen van Utrecht. Ik kom daar al jaren om te genieten van de natuur en de verkeersdrukke van de stad achter me te laten. Het is voor mij volkomen niet te begrijpen en onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden geveld voor een extra strook asfalt. Stop met deze waanzin! Ik hoop dat u als Nederlander beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van veel kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers letterlijk eeuwen voor je weer dezelfde potentie terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaatverbetering voor mens en dier. Het is verachtelijk om zo om te gaan met de toekomstige wereld van onze kleinkinderen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.
9	Om voor een totaal nutteloos project de Limes in gevaar te brengen slaat nergens op.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes) en paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.
10	De extra emissies worden gecompenseerd door NSL-maatregelen. De monitoringsrapportage 2015 NSL (https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2015/12/10/monitoringsrapportage-nsl-2015-bijlage) stelt echter dat de daling voor fijnstof stagneert (blz3). De NEV 2015 (https://www.cbs.nl/nl-nl/publicatie/2015/41/nationale-energie-verkenning-2015), blz. 109 stelt dat ook na 2020 de daling duidelijk afneemt. Die geringe daling is vrijwel geheel te danken aan Euronormen voor (diesel)wegvoertuigen, oftewel roetfilters, terwijl de emissies door industrie en luchtvaart stijgen (blz. 7 Achtergronddocument Lucht, http://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/pbl-2016-luchtverontreinigende-stoffen-in-de-nationale-energieverkenning-2015_2442.pdf). Of de luchtkwaliteitsnormen in de toekomst worden gehaald is dus geheel afhankelijk van succesvolle implementatie van deze techniek. Deze techniek moet de stijgende emissies van industrie, bouw, op- en overslag, huishoudens (door houtkachels, waar sinds kort subsidie op zit) en bandenslijtage allemaal compenseren. Het afbreukrisico is groot. Als het model uitgaat van vlotte implementatie van roetfilters en theoretische emissiefactoren zijn de totale daadwerkelijke emissies zwaar onderschat!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.
11	Het OTB geeft geen enkele garantie over schadeloosstelling als bij werkzaamheden aan of bij het folie de grondwaterstand zo verandert dat er schade aan de huizen in Lunetten ontstaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd) en paragraaf 2.10 Bouw schade en nadeelcompensatie.
12	De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien. Ik verwacht meer ambitie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).
13	Amelisweerd wordt niet wettelijk beschermd tegen verkeerslawaaï. Er wonen geen mensen. Er woont wel een enorm aantal bosvogels en andere dieren. Hun bescherming heeft u blijkbaar minder hoog in het vaandel. Toch is de geluidsoverlast voor vooral vogels gigantisch, met name in het broedseizoen. Verder genieten zo'n anderhalf miljoen bezoekers van dit prachtige gebied. De bescherming van hun recreatie valt onder uw morele verantwoordelijkheid. Een dakje op de bak schiet hier natuurlijk tekort. Overkapt u de weg liever helemaal. Het zou u sieren als u niet de mazen van de formele wet zou opzoeken, maar zou handelen in de geest ervan!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd en bomenkap en paragraaf 2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).
14	De 'groene verbinding' over de A27 is niet zo groen en doet weinig voor de omgeving. Een glazen overkapping zoals van Movares doet dat wel. Dit moet direct worden onderzocht en ingevoerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.3 glazen overkapping).
15	Vorig jaar heeft de milieuoorganisatie Urgenda een rechtszaak aangespannen tegen het kabinet. De organisatie eiste dat het kabinetsbeleid zou moeten zorgen voor 25% minder uitstoot van koolstofdioxide in 2020, Urgenda heeft deze zaak gewonnen. Weliswaar heeft het kabinet hoger beroep aangetekend tegen de uitspraak (met name om de bevoegdheden van de rechter in deze zaak te toetsen), maar, belangrijker: het heeft óók toegezegd het vonnis uit te voeren! Aan het beleid van de minister van Infrastructuur en Milieu is deze toezegging echter vooralsnog niet te merken. Dit beleid is nog steeds gericht op meer asfalt, en stimuleert daarmee het autogebruik;	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.

		het zal dus eerder een verhoging van de CO2-uitstoot veroorzaken dan een verlaging. Dit project is hiervan een treurig voorbeeld. Heeft de minister deze toezegging louter voor de Bühne gedaan, om kortzichige politieke redenen? Zo niet, laat zij dan de ambitie tonen, en niet slechts met de mond belijden, om aan haar verplichting te voldoen. Dat kan alleen door dit noodlottige beleid drastisch aan te passen.	
	16	In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een omissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).
ZWE-00338	2	<p>In de eerste plaats wordt in de plannen geen rekening gehouden met de demografische en maatschappelijke ontwikkelingen op het terrein van vervoer en openbaar vervoer. Er wordt met een jaren tachtig bril gekeken naar problemen: verkeersdrukte tijdens de spits dient opgelost te worden met wegverbreding en meer asfalt. De jongere generaties zullen echter massaal de auto laten staan en zoeken naar andere wijze van transport. Daarnaast zullen de nieuwe vormen van werken op afstand, video-conferencing, face-time, digitalisering en verdere technologische ontwikkelingen e.d. grote impact hebben op het woon-werkverkeer. Deze tendensen worden onderschat en onvoldoende gestimuleerd door de overheid (zie ook punt 9). De intensiteit van het verkeer is bovendien in 2015 afgenomen ten opzichte van 2014, aldus ook de RDW. Recente ontwikkelingen worden ook nog onvoldoende onderzocht door de overheid.</p> <p>In de tweede plaats is het een misvatting dat een ring om de stad Utrecht heen deze stad beter bereikbaar zou maken. Mensen die in de stad wonen of werken of de stad bezoeken zullen de stad in willen blijven gaan en blijven niet op de ring rijden. Het is daarom van groot belang dat gezorgd wordt voor parkeergarages aan de uitvalswegen, en vooral voor hoogwaardig, betrouwbaar en frequent openbaar vervoer tussen die garages en de binnenstad. Dàt zal de stad pas echt ontsluiten. Daarnaast dient meer geïnvesteerd te worden in openbaar vervoer. Ik verwijs ook naar het eerste punt. Verbetering van de OV infrastructuur zal in de komende jaren de verkeersdruk enorm doen afnemen.</p> <p>In de derde plaats zou het verstandiger zijn om eerst de effecten van de aanleg van de ring Noord af te wachten. De verwachting is dat daardoor de verkeersdruk zal afnemen en files zullen verminderen op het traject door Amelisweerd.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.1 verkeersprognoses, huidige situatie groei verkeer).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (2.2.1 verkeersprognoses en 2.2.2 gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Het beleid van de gemeente Utrecht is beschreven in het ambitiesdocument 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar' (UAB) (gemeente Utrecht, januari 2012) en verder uitgewerkt in het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB), Mobiliteitsplan Utrecht 2025 (gemeente Utrecht mei 2016). In de onderzoeken voor het tracébesluit Ring Utrecht is rekening gehouden met UAB-maatregelen waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden. Dit betekent bijvoorbeeld dat de onderzoeken in het deelrapport Verkeer rekening houden met de afwaardering van de Cartesiusweg en 't Goylaan naar een enkelstrooks profiel. In eerdere fasen van het project (trechterstappen, fase 2a) is UAB meegenomen als gevoeligheidsanalyse in het verkeersonderzoek.</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten gebruikt ten aanzien van verkeer en vervoer in Nederland op de lange termijn. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Zie voor meer informatie over gehanteerde sociaaleconomische en demografische uitgangspunten bijlagen A en B van het deelrapport verkeer. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r..</p> <p>In de milieu-effectrapportage eerste fase van het project Ring Utrecht is onderzocht wat het effect is van het alleen opwaarderen van de noordelijke ring Utrecht, dit effect bleek onvoldoende om de doorstromingsproblemen op de ring op te lossen. Ook andere oplossingsrichtingen zoals fors inzetten op OV (OV+++) en een pakket flankerende maatregel zijn de revue gepasseerd, maar bleken onvoldoende probleemoplossend. Uiteindelijk is gekozen voor het voorkeursalternatief zoals dat nu in de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage rapport staat beschreven.</p>
	3	In de vierde plaats wordt geen of althans onvoldoende rekening gehouden met de grote impact van het besluit op de leefomgeving van mens, fauna en flora. In het bijzonder worden significante negatieve effecten verwacht op landgoed Amelisweerd. Een deel van het landgoed wordt vernietigd en het landgoed heeft als geheel ook daarna grote hinder van de wegverbreding. Geluidsschermen worden gepresenteerd als een probaat middel tegen het lawaai dat een snelweg veroorzaakt, maar dat zijn ze heel vaak niet, of slechts in zeer beperkte mate. In de eerste plaats wordt hun effect kleiner naarmate de afstand toeneemt. Maar bovendien hebben deze schermen geen effect op vogels. Een geluidsscherm is in het algemeen niet hoger dan een meter of 4, soms nog lager, en vogels houden zich het recht voor om hoger te vliegen. Tijdens het broedseizoen zijn de gevolgen helemaal rampzalig: De bomen in Amelisweerd, voor zover ze dit project zullen overleven, zijn veelal oud, en dus heel wat hoger dan de schermen; de onfortuinlijke bosvogels zitten daardoor te broeden in een oorverdovend lawaai, waar ze volstrekt niet tegen kunnen. Uit onderzoek is	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur., 2.8.4 effect van geluid op vogels.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p> <p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt minder dan 2% van de oppervlakte van het landgoed.</p>

	gebleken dat blootstelling aan geluid boven 42 dB hun voortplanting al ernstig verstoort. De kap van 700 bomen is ongehoord en vernietigend voor boom, mens en dier.	
4	In de vijfde plaats worden de negatieve effecten op de leefomgeving zwaar onderschat. Dat geldt niet alleen voor de situatie tijdens de werkzaamheden, maar ook op de situatie na afloop daarvan. De werkzaamheden zullen impact hebben op het grondwaterniveau, waarnaar geen onderzoek heeft plaats gevonden. Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het vliet gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel. De risico's zijn bovendien onvoldoende onderzocht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
6	In de zesde plaats worden onvoldoende maatregelen genomen om de negatieve effecten te verminderen of weg te nemen. De groene verbinding bij Amelisweerd wordt zo smal uitgevoerd dat de tunnelwet niet van toepassing is. Hier is sprake van handelen in strijd met de beginsel van behoorlijk bestuur. Waarom wordt niet gekozen voor een tunnel onder Amelisweerd met versterking van de band tussen Amelisweerd en Utrecht-Oost. Hier wordt – kennelijk vanuit financiële redenen – de tunnel niet iets korter gemaakt zodat de tunnelwet niet van toepassing wordt. Juist in een bijzonder en beschermd natuurgebied als Amelisweerd zou het alleszins gerechtvaardigd zijn om een werkelijke tunnel met alle eisen die daaraan gesteld moeten worden aan te leggen. Deze korte tunnel zal juist tot grotere uitstoot van CO2 gassen aanleiding geven aan het begin en het eind van de tunnel. Verder heeft geen veiligheidsonderzoek plaats gevonden.	Het dak op de bak ligt op het diepste deel van de A27. Uitbreiding van het verdiepte deel tot een tunnel is onderzocht in de eerste fase van de milieu-effectrapportage. Naast kostennadelen had dit alternatief ook vele technische nadelen en belemmeringen. De tunnelvariant is afgefallen.
7	Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn komen niet meer in aanmerking voor compensatie. Het is niet te accepteren dat u Amelisweerd opoffert en als doekje voor het bloeden een bunkerveld, Sandwijck en Niënhof volplemt met bomen of er een groen lijntje omheen zet en het ecologische hoofdstructuur noemt.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.
8	Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het vastgestelde TB.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).
9	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.
10	In uw berekeningen van geluidsoverlast zijn ernstige gebreken opgetreden; bijvoorbeeld: Waar geluid van een spoorweg kan reflecteren tegen geluidsschermen die u in dit project ophoogt, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat heeft u niet overal correct gedaan en daarom moet u dat rechtzetten. Vanwege de complexiteit van die berekening is het nodig de herberekeningen nog een keer ter inzage te leggen.	Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidsscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidsscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidsscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27. Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidsscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.

			In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.
ZWE-00339	1	<p>Hieronder stel ik u op de hoogte van mijn zienswijze over het ontwerp-tracébesluit Ring Utrecht. Drie jaar geleden heb ik geïnvesteerd in een eigen woning en me daarmee voor langere tijd geëngageerd aan de wijk Rijnsweerd in Utrecht. Belangrijke redenen voor de keuze voor Rijnsweerd waren het rustige, schone en groene karakter van de wijk zelf en de ligging ten opzichte van groengebieden rondom de wijk. De Kromme Rijn en de landgoederen van Amelisweerd en Rijnauwen, met een unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarde, speelden daarin een belangrijke rol. Ik ben daar dan ook sindsdien ontelbare keren tot rust gekomen van de hectiek van het stedelijke leven.</p> <p>Nu blijken dat rustige, schone en groene karakter van Rijnsweerd en de kwaliteit van De Kromme Rijn en Amelisweerd door de plannen voor de Ring Utrecht in het gedrang te komen, met negatieve tijdelijke én permanente uitwerkingen op mijn wooncomfort door extra verkeersgeluiden, extra luchtverontreiniging, ook door gevaarlijke stoffen, en minder grote natuurlijke en cultuurhistorische waarde van mijn woonomgeving. Waar ik zelf nu juist weinig moeilijkheden heb om per auto de wijk en de stad in en uit te komen, zal dat tijdens de uitvoeringsperiode van maar liefst acht jaar juist wel gebeuren. Behalve mijn wooncomfort zal ook de waarde van mijn woning verminderen. Samen met mij zullen vele andere bewoners serieuze hinder ondervinden van het plan.</p> <p>Ik vind het daarom van cruciaal belang dat op basis van alle relevante actuele informatie uitvoering en op correcte wijze is onderzocht of dit plan in deze vorm echt noodzakelijk en economisch haalbaar is en of er echt geen alternatieven met minder ingrijpende gevolgen zijn. Op dit moment doen verschillende signalen sterk vermoeden dat dit plan in deze vorm niet noodzakelijk is, zich niet of over veel te lange tijd pas terug verdient en er wel degelijk alternatieven zijn.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Met de aanpak van het project Ring Utrecht verbetert de doorstroming en de verkeersveiligheid van het verkeer rondom Utrecht. De leefbaarheid wordt in zijn algemeenheid niet slechter en op een aantal punten verbeterd, mede als gevolg van de voorziene maatregelen. Zo komt er onder andere over de verbrede bak op de A27 bij Amelisweerd een overkapping: De Groene Verbinding. Met deze verbinding neemt de barrièrewerking van de A27 af en wordt de stad weer beter verbonden met het landgoed Amelisweerd. Voor wat betreft geluid zal de situatie na realisatie van het project fors verbeteren. Dit komt door de extra saneringsopgave van 5 dB voor de A12 en daarnaast de inzet van €15 miljoen euro voor aanvullende geluidmaatregelen op andere delen van het tracé.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten ten aanzien van de verkeer en vervoer ontwikkelingen op de lange termijn gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. De Commissie m.e.r. heeft in haar eindoordeel aangegeven dat de milieu-effectrapportage procedure zorgvuldig doorlopen is en dat de milieu-effectrapportage veel informatie van hoge kwaliteit bevat. Zij zijn van mening dat in de milieu-effectrapportage voldoende informatie aanwezig is om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen bij besluitvorming.</p>
	4	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.
	7	Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.
	9	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan EHS-compensatie (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van EHS zal plaatsvinden. In het tracébesluit is aangegeven hoeveel oppervlakte EHS hier gecompenseerd zal worden.

	14	<p>Het minimaliseren van de serieuze hinder door geluid, luchtverontreiniging en verkeersopstoppingen is behandeld als sluitpost op de begroting en daarmee niet naar behoren uitgewerkt en zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de uitvoering te voorkomen is het ontwerp-tracébesluit niet compleet.</p>	<p>Met de geluidbeperkende maatregelen die worden getroffen in het project Ring Utrecht kan bij vrijwel alle woningen worden voldaan aan de geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan. Daar is dus geen sprake van een verslechtering van de geluidssituatie en dus geen verhoogd gezondheidsrisico t.g.v. geluid.</p> <p>Langs de A12, tussen de knooppunten Oudenrijn en Lunetten, wordt bij vrijwel alle woningen met de maatregelen uit het project Ring Utrecht een geluidreductie van 4 dB of meer gehaald en dat is een aanzienlijke verbetering van de geluidssituatie.</p> <p>In het onderzoeksgebied zijn er slechts 60 woningen waar onvoldoende doelmatige maatregelen getroffen kunnen en waar de geluidbelasting met het project hoger is dan op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan, bij 378 geluidgevoelige objecten zal de geluidbelasting als gevolg van de doelmatige maatregelen wel lager zijn dan deze toegestane geluidbelasting maar nog wel hoger dan de streefwaarde voor sanering.</p> <p>Voor deze 438 woningen zal na het onherroepelijk worden van het tracébesluit onderzoek gedaan worden naar mogelijke effectieve maatregelen bij de woning (bijvoorbeeld gevelisolatie). In welke mate het resterende geluideffect tot een verhoogd gezondheidsrisico is sterk locatie-afhankelijk waarbij de aanwezigheid van andere bronnen, de hoogte van de totale geluidbelasting en de mate van toename bepalend zijn.</p> <p>De Commissie m.e.r. heeft in haar advies over de milieueffectrapportage aangegeven dat de verschillen qua blootstelling aan geluid gering zijn en dat er daarom geen aanleiding is om dit verder te onderzoeken.</p>
ZWE-00340	6	<p>De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidssanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af</p>	<p>Er is geen sprake van uitstel van de geluidssanering; de geluidssanering voor de A12 is onderdeel van het project ring Utrecht en staat als zodanig in de planning.</p> <p>De wens om de geluidsschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidsschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden.</p> <p>De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.</p>
ZWE-00341	1	<p>Verbreed de snelweg niet, doodzonde van het mooie natuurgebied Amelisweerd. Mevr Schultz haar grootheidsgedachten zijn stuitend. Ik wandel ieder jaar een paar keer daar en geniet dan van het natuurschoon.</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoetslag gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van de ecologische hoofdstructuur (EHS), als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling</p>

			<p>blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat, de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het milieu-effectrapport tweede fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigend stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p>
ZWE-00342	4	<p>Een bedrag aan geld, in feite zo minimaal tegenover alle ellende die voor getroffen en ontstaat, is geen oplossing. Er zijn meerdere wegen die naar Rome leiden. Maar dan moet er meegekeken worden hoe de ellende die voor getroffen en ontstaat, verzacht dan wel opgelost kan worden en niet zoals toen, naar mijn bevinden, slechts gekeken worden naar een wegtracé. Het is voor ons, voor mij (en buurboerderijen) teleurstellend dat er nu weer plannen worden gepresenteerd, thans om de wegen (voor ons met name de A28) te verbreden. Dit ondanks een negatief advies van het Centraal Planbureau en de tegenkantingen van o.a. de gemeente Utrecht. Hierna noem ik een aantal meer specifieke punten. Eén en ander hoeft naar mijn mening niet te leiden dat ik (evenals buurboerderijen) in nadeliger positie komen, dan nu reeds het geval is. Na overleg met bureaus en een vertegenwoordiger van de gemeente De Bilt en met een vertegenwoordiger van Rijkswaterstaat ben ik tot de conclusie gekomen dat het mogelijk moet zijn om voor naast de A28 liggende getroffen boerderijen tot een acceptabele oplossing te komen.</p>	<p>In overleg met alle betrokken partijen is de invulling van onder andere de natuurcompensatie en het werkterrein bij Sandwijck nader vormgegeven. Ook de inpassing van de sloot in de vorm van een duiker bij de Bunnikseweg is uitkomst van dit proces. Het ontwerp is op deze punten tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit gewijzigd, zoals weergegeven in de Nota van Wijziging bij het tracébesluit. Dit nieuwe ontwerp is het resultaat van een afweging van vele, soms tegengestelde, belangen in dit gebied.</p>
	6	<p>Geluid De weg wordt met een strook van 6,5 meter uitgebreid in de richting van mijn gebouwen en land. Aan de andere zijde wordt een geluidsscherm geplaatst. Deze beiden zullen de geluidsbelasting verhogen. Dit is niet alleen nadelig voor het geluidsniveau in de woning. Het zal, meer nog, nadelig zijn voor het werken op het boeren erf, met name met het omgaan en trainen van de dieren aldaar. Paarden bijvoorbeeld kunnen heftig reageren (vluchtgedrag) op geluiden zoals knallende motors, klapperende zeilen en ladingen enzovoort. Tijdens een gesprek is gemeld dat er maar een beperkt budget is voor geluidswerende voorzieningen. Medegedeeld is dat er geen geluidsscherm aan onze zijde komt. Ik acht het niet acceptabel wanneer daar geen geluidswerende voorzieningen worden getroffen. Ik hecht eraan dat conform de geest van de Wet geluidhinder primair wordt gekeken naar maatregelen aan de weg. alsmede naar de wand van het geluidsscherm aan de andere zijde, waardoor deze geen geluid zal gaan reflecteren. Ook zouden mogelijkheden bezien kunnen worden, zoals bebouwing op mijn achtererf of dat een geluidwal wordt opgericht met grond, die toch bij de werkzaamheden vrijkomt. "Werk met werk maken" dat moet toch bij een werk met zo'n grote omvang tot de mogelijkheden behoren! Voorzieningen als gevelisolatie en/of terrasafscherming zijn goed ten aanzien van wonen, maar een boerderij heeft een erf, zijn werkterrein voor mens en dier, dit grenst aan de A28, daar is eerstens voorziening voor nodig.</p>	<p>In de paragraaf 2.5 Geluid van de Nota van Antwoord wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op het gebied rond de Bunnikseweg.</p> <p>De geluidbelastingen die zijn bepaald voor uw woning zijn opgenomen in bijlage 9b van het Deelrapport geluid - Specifiek van het ontwerp-tracébesluit Ring Utrecht. Ter hoogte van uw woning zal een stiller wegdek worden toegepast. Met deze maatregel blijft de geluidbelasting bij uw woning met het project Ring Utrecht 62 dB en dat is gelijk aan de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. Aanvullende maatregelen als bebouwing op uw erf of het aanleggen van een scherm op uw grond is vanuit de wettelijke voorschriften niet nodig.</p>
	8	<p>Lucht De emissie van fijn stof en stikstof zal volgens verwachting toenemen. De eerder genoemde maatregel van beplanting zal naar mijn mening een positieve invloed hebben op de te verwachten gevolgen voor de luchtkwaliteit bij mijn boerderij.</p>	<p>In 2009 is met het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) gezocht naar innovatieve oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit langs het rijkswegennet. Binnen het IPL zijn op basis van internationaal literatuur- en laboratoriumonderzoeken alle kansrijke maatregelen voor de verbetering van luchtkwaliteit onderzocht. De kennis is opgedaan binnen grootschalige praktijkonderzoeken die binnen het innovatieprogramma zijn uitgevoerd. Het gaat om het effect van schermen, vegetatie, overkappingen van de weg, inclusief luchtbehandeling en Dynamisch Verkeersmanagement. Informatie over de resultaten van vegetatie kunt u vinden op de site: https://www.rijksoverheid.nl/zoeken?trefwoord=ipl+vegetatie. Uit het IPL onderzoek blijkt dat bomen en struiken weinig positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de Rijksweg.</p>

		<p>In het NSL rekenmodel luchtkwaliteit wordt rekening gehouden met bomen langs wegen in alleen binnenstedelijke situaties. Voor stedelijke wegen is een bomenfactor opgenomen in het rekenmodel. Dit in tegenstelling tot rijkswegen in buiten stedelijk gebied met weinig bebouwing, waar geen bomenfactor voor is opgenomen. Binnenstedelijke wegen met aan beide zijden een bomenrij hebben een negatief effect op de luchtkwaliteit, omdat uitlaatgassen onder het bladerdak blijven hangen. Het bepalen van het effect van het toepassen van vegetatie op schermen langs rijkswegen is (nog) niet mogelijk met het NSL rekenmodel.</p> <p>In het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) van het project Ring Utrecht is vegetatie meegenomen als innovatieve maatregel voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Op veel plaatsen is onderzoek gaande naar het reinigen van emissies van het wegverkeer door toevoegingen aan geluidschermen of kunstwerken. Dit kunnen specifieke katalysatoren of specifieke planten zoals een groenblijvende klimop zijn. Een recent voorbeeld hiervan is de Wall4Life. Locaties waar dergelijke maatregelen, indien gebleken effectief, specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven en geluidschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het MMA een filterende toevoeging aan de geluidschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p>
9	<p>Bouw</p> <p>Uit de documentatie blijkt dat er ook werkzaamheden worden verricht aan dat fietspad over de A28. Wanneer er nieuwe heipalen worden geslagen zal dit de nodige trillinghinder met zich mee brengen. Met name het achterhuis van de boerderij heeft daardoor in de 70'er jaren het nodige te verduren gehad. Nu valt te vrezen dat het gemeentelijk monument zo'n trillinghinder als toen, ten gevolge van heien, niet zal kunnen doorstaan. In de eerst plaats zou ik graag een vooropname zien, zodat achteraf kan worden bepaald welke schade er is ontstaan. Een beschermende constructie is naar mijn inzien zeer gewenst. Voorts pleit ik voor zodanige maatregelen dat de gebouwen niet worden aangetast, Zo is er een alternatie methode voor heien, namelijk het drukken van palen. Ook zwaar transport dient naar mijn mening op gepaste afstand en met lage snelheid te passeren. De beste oplossing voor de boerderijbebouwing is, de werkzaamheden aan de weg en de fietsbrug, met name het vervangen van de pijlers van de brug, trillingvrij te doen.</p>	<p>Er bestaat een kans dat door werkzaamheden aan de Ring Utrecht schade ontstaat aan eigendommen van derden. Aan de hand van de voorgenomen werkzaamheden wordt een invloedsgebied in kaart gebracht. Binnen dit gebied worden – vóór aanvang van de werkzaamheden – bouwkundige vooropnamen uitgevoerd aan objecten, installaties of landbouwgronden. De vooropnamerapporten worden aan de eigenaren verstrekt en gebruikt om te beoordelen of er een verband bestaat tussen schade en de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Aangewezen objecten, installaties of landbouwgronden zullen worden gemonitord tijdens de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Indien er volgens een benadeelde schade is ontstaan als gevolg van de werkzaamheden dan kan deze een verzoek om schadevergoeding indienen.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p>
11	<p>Oproep</p> <p>Zoals gesteld heeft de aanleg van de A28 in de 70'er jaren zeer ingrijpende nadelige effecten voor het leven en werken op de boerderij met zich meegebracht. Een verbreding van de A28 zal daarop verergerend werken. Doch met medewerking van met name Het Utrechts Landschap en verder u, de Provincie, de gemeente De Bilt en mij, zou voor de familie xxx, xxx/xxx en mij een acceptabele toestand kunnen ontstaan. Overleg met betrokkenen zou kansrijk kunnen zijn. Uit de praktijk is gebleken dat infrastructurele maatregelen als in het ontwerp tracé besluit worden beschreven, voor decennia gelden. Er is dan ook alles aan gelegen om goed te kijken naar mogelijke kansen ten gunste van getroffen.</p>	<p>Zie ook het antwoord op zienswijzepunt 4:</p> <p>In overleg met alle betrokken partijen is de invulling van onder andere de natuurcompensatie en het werkterrein bij Sandwijkstraat nader vormgegeven. Ook de inpassing van de sloot in de vorm van een duiker bij de Bunnikseweg is uitkomst van dit proces. Het ontwerp is op deze punten tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit gewijzigd, zoals weergegeven in de Nota van Wijziging bij het tracébesluit. Dit nieuwe ontwerp is het resultaat van een afweging van vele, soms tegengestelde, belangen in dit gebied.</p>
ZWE-00343	<p>1</p> <p>Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw).</p> <p>U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.</p>
	<p>8</p> <p>De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk</p>	<p>Er is geen sprake van uitstel van de geluidssanering; de geluidssanering voor de A12 is onderdeel van het project ring Utrecht en staat als zodanig in de planning.</p> <p>De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen</p>

		<p>uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af</p>	<p>snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden.</p> <p>De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal. In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.</p>
ZWE-00345	1	<p>Ik ben inwoner van Groenekan en: Ik ga er vanuit dat alle onderdelen van deze zienswijze zorgvuldig worden behandeld en afgewogen, mede omdat Ik als inwoner van Groenekan sterk word geconfronteerd met het verbreden van de snelweg A27/Ring Utrecht met alle daarbij horende invloeden. Een snelweg die dwars door Groenekan loopt. Ik te maken heb met een door de Overheid veroorzaakt langdurige proces (in tweeën knippen van projecten en elkaar opvolgende wetgeving) Ik hierdoor jaren in onzekerheid leef over welke maatregelen er daadwerkelijk genomen worden en wanneer. En ook geconfronteerd word met een dubbel aantal jaren van uitvoering. Ik en met mij meer inwoners: in de aanloop van beide projecten (al 7 jaar) de directe gevolgen ondervinden: moeilijk, zo niet onverkoopbare huizen en stress.</p>	<p>Deze zienswijze is opgebouwd uit verschillende punten, die in het hiernavolgende bij punt 2 tm 13 beantwoord worden.</p> <p>Voor wat betreft het in tweeën knippen van projecten: In de gids van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit is beschreven wanneer en waarom de keuze is gemaakt voor twee verschillende procedures. Dit is ondermeer in de verschillende startnotities uitgelegd. Beide startnotities zijn in 2008 verschenen. In Groenekan is sprake van overlap van de beide projecten Ring Utrecht A27/A12 en A27/A1 waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer zal zijn dan als er slechts een project was onderzocht. Voor het project A27/A1 is het tracébesluit genomen en onherroepelijk geworden. Daarmee is duidelijkheid gekomen over de te nemen maatregelen.</p> <p>Op dit moment wordt voorzien dat er aan dit gedeelte van de A27 tweemaal gebouwd zal gaan worden, dit brengt zoals inspreker aangeeft tweemaal bouwhinder met zich mee. Met de aannemers van de projecten zal na het tracébesluit in overleg getreden worden om te zien of er een efficiëntieslag gemaakt kan worden zodat de dubbele bouwhinder zoveel mogelijk wordt beperkt.</p> <p>Zie voor beantwoording van het punt over de onverkoopbare huizen het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 bouwschade en nadeelcompensatie.</p>
	4	<p>3. geluidwerende voorzieningen Ik ben van mening dat optimale geluidwerende voorzieningen essentieel zijn voor onze leefomgeving. Het is dan ook logisch dat er op een groot aantal lekken langs het tracé geluidwerende voorzieningen worden getroffen in de vorm van geluidschermen. Waarbij ik opmerk: Wanneer er een knip wordt gelegd tussen deeltrajecten dient dit niet ten koste te gaan van de inwoners van het dorp Groenekan. Met name wanneer er eveneens sprake is van tussentijds wijzigende juridische kaders.. Zoals het er nu uitziet lijkt het erop dat binnen de nieuwe wetgeving dezelfde uitkomst voor de leefomgeving wordt bereikt, echter, effectiviteit en ervaringen en wensen van bewoners dienen voorop te staan: In het u bekende geluidsrapport zijn voor twee locaties aanbevelingen gedaan om te komen tot effectievere geluidswerende maatregelen. Hiermee dient cumulatie van diverse geluidsbronnen te worden beperkt. Deze locaties betreffen de kern Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan. 3.a.Nieuwe Wetering : het op een andere wijze inzetten van geluidsmaatregelen is hier mogelijk effectiever. Overleg hierover dient gevoerd te worden met bewoners en de gemeente de Bilt</p>	<p>Er is nader onderzoek verricht naar de mogelijkheden om de maatregelen uit het ontwerp-tracébesluit anders in te zetten bij Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg, om op die manier de cumulatieve geluidbelasting te verlagen. Naar aanleiding van dit onderzoek zijn geen wijzigingen tussen ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit in de plaatsing van de schermen opgenomen.</p> <p>Voor de locatie bij de Koningin Wilhelminaweg is gekeken of het effectiever was om een scherm langs de spoorlijn neer te zetten; op deze locatie is ProRail echter bezig met een onderzoek naar afscherming van diezelfde spoorlijn in het kader van de sanering. Dit saneringsonderzoek is niet gereed voor het tracébesluit van de Ring gepubliceerd wordt.</p> <p>Voor de locatie Nieuwe Wetering is gebleken dat een verplaatsing van (een deel van) het wettelijke scherm niet leidt tot een verbetering van de geluidssituatie voor alle woningen daar. Een aanvullend scherm langs de N234 wordt beschouwd in het kader van het bovenwettelijk maatregelpakket. De bovenwettelijke maatregelen maken geen deel uit van het tracébesluit. Er wordt voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen.</p> <p>Voor de kern Groenekan, langs het wegvak Utrecht-Noord - Biltoven, volgt het project Ring Utrecht op het al afgeronde tracébesluit A27/A1. In het tracébesluit voor de Ring Utrecht is daarom de situatie conform dat tracébesluit als uitgangspunt gekozen voor het onderzoek voor het project Ring Utrecht.</p>

		<p>Uit een onderzoek dat begin 2015 is uitgevoerd, is gebleken dat deze werkwijze geen nadelige invloed heeft op de omvang van de maatregelen. Dit onderzoek is door de gemeente De Bilt en de Omgevingsdienst Regio Utrecht beoordeeld en de conclusies zijn door hun onderschreven.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>In Groenekan is sprake van overlap van twee projecten: Ring Utrecht en A27/A1, waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer is dan als er slechts een project zou zijn geweest. Dit geldt voor het gedeelte tussen aansluiting Utrecht-Noord en aansluiting Bilthoven. Voor het project A27/A1 is het tracébesluit genomen en onherroepelijk geworden. Daarmee zijn de te nemen maatregelen voor dit project inzichtelijk. Het tracébesluit van het project Ring Utrecht voorziet in het ombouwen van de spitsstrook in noordelijke richting naar een volwaardige vierde rijstrook. Bovendien worden er geluidsmaatregelen getroffen onder andere in de vorm van ophoging van het scherm van de A27/A1 aan de westzijde van de snelweg.</p> <p>Op dit moment wordt voorzien dat er aan dit gedeelte van de A27 tweemaal gebouwd zal gaan worden. Dit brengt zoals u aangeeft tweemaal bouw hinder met zich mee. Met de aannemer van het project A27/A1 wordt momenteel overlegd om te zien of er een efficiëntieslag gemaakt kan worden, zodat de dubbele bouw hinder zoveel mogelijk beperkt wordt.</p>
5	<p>4. Reflectieonderzoek en samenwerking met Pro Rail</p> <p>Zoals bij u bekend, is ten tijde van het TB A27/A1 door de bewoner van Koningin Wilhelminaweg 329 bezwaar gemaakt tegen de reflectie van de achterzijde van het geluidsscherm door het spoor. Met name de hoogste twee meter dragen in grote mate bij aan deze reflectie, welke nu nog verder zou worden versterkt door het plaatsen van een aanvullende meter.</p> <p>4.a. Koningin Wilhelminaweg: Ik wens een Reflectieonderzoek, zoals door de Raad van State voorgeschreven bij het TB A27/A1,</p> <p>Reflectieonderzoek ontbreekt op dit moment. Hierdoor kunnen maatregelen op dit moment nog niet worden gewogen op hun effectiviteit. Tegelijkertijd zorgt het spoorweglawaai, met name 's nachts voor overlast. Dit stuk spoor staat opgenomen in het Meerjaren Programma Geluidssanering voor mogelijke maatregelen langs het spoor. De omgevingskwaliteit en leefbaarheid zullen toenemen door het integreren van de diverse geluidsopgaven.</p> <p>4.b. Ik verzoek u om in breed verband met de gemeente de Bilt, de Provincie en uw Staatssecretaris, als verantwoordelijke voor ProRail en Milieu t.a.v. de Koningin Wilhelminaweg (met speciale aandacht voor de verzorgingsplaats) samen te werken op het integreren van diverse geluidsopgaven</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg.</p> <p>Bij het ontwerp-tracébesluit is bij het Deelrapport geluid - Specifiek in bijlage 12 een notitie opgenomen van TNO waarin geconcludeerd is dat de effecten van de reflecties van spoorweggeluid beperkt zijn en geen aanleiding geven voor aanvullende maatregelen.</p>
7	<p>6. Luchtkwaliteit</p> <p>Een slechte luchtkwaliteit is slecht voor de gezondheid en in het bijzonder voor kinderen die binnen 100 meter van de snelweg wonen en onderwijs krijgen. Op dit moment liggen 2 scholen in deze straal in Groenekan. Uit internationaal onderzoeken blijkt dat kinderen die binnen 100 meter van een snelweg wonen of naar school gaan tot 10% minder longcapaciteit ontwikkelen en meer luchtwegklachten hebben. Binnen de woonkern Groenekan liggen onze woningen en scholen binnen die 100 meter en ik wens daarom dat er extra maatregelen worden getroffen. De gezondheidsraad heeft immers ook geadviseerd dat geen gevoelige bestemmingen binnen 300 meter van drukke wegen moeten worden gerealiseerd.</p> <p>6.a. Ik maak bezwaar tegen slechte luchtkwaliteit door de verbreding van de A27. Als inwoner wil ik weten aan welke concentraties ik word blootgesteld. Er dient meer onderzoek gedaan te worden naar regionale concentraties met effectieve rekenmodellen voor luchtkwaliteit.</p> <p>Ik mis de cumulatieve effecten ten opzichte van het TB A27/A1. Ik verzoek u deze effecten inzichtelijk te maken.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>In heel Groenekan, dus ook op de locatie van de scholen is het effect van het project zeer beperkt; de jaargemiddelde concentraties NO2 en fijn stof blijven vrijwel gelijk. specifieke maatregelen vanuit het project zijn daarom niet noodzakelijk.</p> <p>De voor het project Ring Utrecht uitgevoerde berekeningen zijn inclusief het effect van de A27/A1 omdat deze deel uitmaken van de vastgestelde autonome ontwikkeling. De effecten van het project A27/A1 maken deel uit van deze autonome ontwikkeling.</p>
8	<p>7. Snelheid Op diverse snelwegen in het land is in de afgelopen jaren de snelheid verhoogd tot 130 km/h. Deze ontwikkeling vind ik ten aanzien van de A27 absoluut onwenselijk en niet passend binnen de omgeving. Ik ga er dan ook vanuit dat u, in tegenstelling tot de A1, niet het</p>	<p>De snelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in het tracébesluit. Dit betreft een maximumsnelheid van 100 km/uur op de A27, behalve 120 km/uur op het gedeelte boven Utrecht noord. Op de A12 geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur op de hoofd baan en 80 km/uur op</p>

	<p>snelheidsregime aanpast na het onherroepelijk worden van het TB. 7.a. Ik wens dat er max. 100 km wordt gereden op de A27/Ring door en langs Groenekan.</p>	<p>de parallelbaan. Op het moment van publicatie van het tracébesluit zijn er geen plannen daarna de snelheid te veranderen. Echter, het kan niet dat in het tracébesluit bepalingen opgenomen worden die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op veranderde inzichten in te gaan. Wel zal, mocht een verandering later in overweging genomen worden, de daartoe bestemde wettelijke procedure doorlopen worden met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p>
9	<p>8. De 15 miljoen bovenwettelijke maatregelen: 8.a. Ik wens die in te zetten voor geluidwerende voorzieningen. Daarnaast verzoek ik u om de geluidproductieplafonds te verlagen overeenkomstig de daartoe te treffen bovenwettelijke maatregelen.</p>	<p>Het uitgangspunt voor het bovenwettelijk pakket is het samenstellen van een effectief geluidpakket. Hiervoor is gekozen op basis van een bewonersconsultatie die heeft plaatsgevonden in 2013, waar de voorkeur is uitgesproken om het budget voor bovenwettelijke maatregelen hoofdzakelijk aan geluidmaatregelen te besteden. Als het tracébesluit onherroepelijk is, zal het positieve effect van het bovenwettelijk maatregelpakket planologisch worden verankerd door de geluidproductieplafonds te verlagen middels een ambtshalve wijziging. Op www.provincie-utrecht.nl/bwringutrecht vindt u informatie over het definitieve bovenwettelijke maatregelenpakket.</p>
10	<p>9. Boscompensatie en bouwplaatsen Eind januari heeft onze gemeenteraad de Gebiedsvisie De Bilt Zuid vastgesteld, waarvan u eveneens melding maakt in de notitie "Proces van probleemverkenning naar Ontwerp-Tracébesluit". In de Gebiedsvisie is de nadruk gelegd op het open en kleinschalige landschap tussen De Bilt en de Uithof. Het gebied rond de Bunnikseweg en Universiteitsweg wordt gekenmerkt door halfopen tot open landschap, dat overwegend in gebruik is als grasland, aangevuld met verspreid gelegen agrarische bebouwing. De voorgestelde schaal aan boscompensatie aan de westzijde van de aansluiting Uithof/De Bilt (locatie 47 / maatregel 2NL5) vinden wij niet passend binnen deze karaktervolle omgeving. Eveneens stuit het voorstel op veel weerstand vanuit de omgeving. Ik ben dan ook van mening dat invulling van de compensatieopgave ingevuld dient te worden door vooral in te zetten op afscherming van de snelweg. Eveneens vraag ik aandacht voor de hinder van het bouwterrein op deze locatie. Niet alleen kan dit grote hinder opleveren voor de omwonenden, maar eveneens zorgen voor een aanzienlijke verstoring van de ecologie in het gebied. Ik ben dan ook van mening dat de omvang van het werkterrein beperkt dient te blijven binnen het gebied tussen de snelweg en de nieuwe aansluiting richting Breda. Eveneens dient de ecologische impact vooraf geminimaliseerd te zijn door de aanleg van de benodigde compensatie ten behoeve van de verbinding. Over de plaats van de van Boscompensatie en de afvoer van het water rond Groenekan is met bewoners geen overleg gevoerd. Dit wordt wel gewenst. 9.a. Ik wens dat u overleg voert met bewoners en de gemeente de Bilt over de Boscompensatie, het afvoeren van water en de bouwplaatsen</p> <p>Van ervaring leren Daarnaast hoop ik, met de gemeente de Bilt dat u de ervaringen wilt delen van reeds uitgevoerde projecten. Het knooppunt De Hogt (Ring Eindhoven, A2-A67) biedt waardevolle aanknopingspunten over de wijze waarop infrastructuur en landschap met elkaar verenigd kunnen worden. Door diverse gebiedspartijen uit de omgeving van De Bilt is op basis van deze ervaring het initiatief "Liniepark Rijnsweerd" opgezet. Ik benadruk deze lessen te benutten en het initiatief verder te betrekken bij de uitwerking van het Landschapsplan en het Esthetisch Programma van Eisen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.2 Liniepark)</p> <p>Tijdens en voorafgaand aan de realisatiefase worden betrokken bewoners door Rijkswaterstaat en (uiteindelijk ook) de aannemer geïnformeerd over de werkzaamheden, de bouwfasering en de gevolgen voor hun woonomgeving. Via de projectwebsite, nieuwsbrieven, en berichten in (lokale) media zal met regelmaat informatie over de voortgang van de bouw worden aangeboden. Ook worden mogelijk informatiebijeenkomsten op locatie georganiseerd, waarbij zorgen of specifieke wensen door bewoners en nadere belanghebbenden kunnen worden geuit. Waar mogelijk zal daarop worden ingespeeld. Betrokkenen kunnen daarnaast met vragen gebruik maken van de 0800-8002 informatielijn.</p> <p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken.</p> <p>Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen.</p> <p>Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijzigingen. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>De boscompensatie wordt in eerste instantie zoveel mogelijk gezocht binnen het plangebied zelf. In het landschapsplan is gekeken waar dat mogelijk is. Er kunnen ook overwegingen zijn om boscompensatie op een bepaalde plek juist niet te willen zoals overwegingen vanuit cultuurhistorie of de beleving van een open landschap. Mede naar aanleiding van uw zienswijze is de inpassing van de EHS-compensatie in dit deelgebied aangepast in afstemming met belanghebbenden. De nu voorziene inrichting is beschreven in de Nota van Wijziging en het tracébesluit.</p> <p>De omvang van het beoogde werkterrein is sterk beperkt. Zie ook de nadere toelichting in de Nota van Wijziging.</p> <p>De uitwerking van het Liniepark is geen onderdeel van het Esthetisch Programma van Eisen. Zie ook de nadere toelichting hieronder.</p>

ZWE-00346	1	De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.	Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.
	6	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
ZWE-00347	7	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
	9	Mocht het vlies tijdens de werkzaamheden beschadigd worden dan moet nu al vast staan dat het verkeer op de A27 dan enige jaren afgesloten zal worden. De weg staat dan immers onder water en reparatie en herziene constructie zullen jaren duren. Dit zal een langdurig verkeersinfarct betekenen maar oplossing ten koste van Amelisweerd of welk bos of weiland dan ook met een bypass voor het verkeer op de A27 moet bij voorbaat uitgesloten zijn. Er moet een harde clause worden opgenomen dat er geen nadelige gevolgen buiten de projectgrenzen mogen optreden, ook niet voor het oplossen van de ravage die ontstaat in geval van een calamiteit met de folie. Dus een bypass van bak en vlies moet bij voorbaat 100% uitgesloten worden, evenals bijvoorbeeld verbreding van de bouwzone of verlaging van de grondwaterspiegel waar dan ook in de natuur.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). U schetst een rampscenario dat niet zal optreden. Beschadiging van het folie kan optreden als er onzorgvuldig wordt gewerkt, en dit kan inderdaad leiden tot water op de A27. Maar indien dit optreedt is er altijd een mogelijkheid om een lek te dichten en het water weg te pompen. Een jarenlange blokkade van de A27 door wateroverlast is geen reëel scenario.
	11	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk	Er is geen sprake van uitstel van de geluidssanering; de geluidssanering voor de A12 is onderdeel van het project ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder

	<p>uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af</p>	<p>tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal. In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.</p>
15	<p>Normoverschrijdingen zijn volgens de MER niet te verwachten. Wel nemen de totale emissies volgens de effectanalyse (paragraaf 8.3) in totaal met tegen 4% toe (OTB tov autonoom). Uit tabel 8.4 blijkt echter dat voor elk deelgebied de percentages veel hoger liggen. Hoe kan dan de stijging in het totale plangebied op minder dan 4% uitkomen? Hoeveel bedragen de toenames van het OTB ten opzichte van de huidige situatie? Waarschijnlijk worden de modellen net zo lang bewerkt totdat de juiste uitkomsten eruit komen, en, als de snelweg er dan ligt en de uitstoot blijkt in de praktijk veel hoger te liggen, is het leed al geleden.</p>	<p>De aangehaalde tabel 8.4 geeft aan dat de emissies per deelgebied stijgen met 4 tot 8%. Het juridisch voorgeschreven studiegebied voor luchtkwaliteit, vanaf de voorafgaande tot en met de eerstvolgende aansluiting op de wegaanpassing, is echter groter dan het totaal van de vier deelgebieden (het plangebied). In het studiegebied buiten het plangebied is de toename van de emissie veel geringer, waardoor de toename in het gehele studiegebied kleiner is dan 4%. In hoofdstuk 8 van het milieueffectrapport worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030, na realisatie van het project, sprake van een afname. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Na realisatie van het project (2026) zal door de jaarlijkse monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) getoetst worden aan de dan geldende normen. Indien de dan geldende normen worden overschreden zullen extra maatregelen worden genomen.</p>
18	<p>Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.</p>	<p>In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op uw zienswijzepunt. Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>
ZWE-00348	<p>3 Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>
	<p>9 Ik voorzie en vrees toename van geluidbelasting als gevolg van de verbreding van de A27 met extra rijstroken. Deze vrees wordt versterkt doordat het huidige geluidscherm ter hoogte van de bedrijven aan Zwarte Woud wordt verwijderd. Alsnog plaatsen van een geluidscherm heeft als bijkomend voordeel dat er geen direct zicht op de snelweg ontstaat. Een met klimop begroeid scherm is esthetisch heel wat aantrekkelijker dan het asfalt van de A27.</p>	<p>In het ontwerp-tracébesluit komt het geluidscherm dat in de huidige situatie op de rand van de verdiepte ligging staat te vervallen. Uit de afweging van de doelmatige maatregelen is gebleken dat het terugplaatsen van dit scherm onvoldoende extra geluidreductie oplevert bij de achterliggende woningen en daardoor niet doelmatig is. Dit heeft in het ontwerp-tracébesluit geresulteerd tot een maatregelenpakket waarmee er bij 3 woningen nog een overschrijding optrad van de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan van maximaal 1 dB.</p>

		Zonder het geluidsschermd langs de rijksweg zal tussen de bedrijfsgebouwen Woudstede en Arboned een gat in de afscherming ontstaan, waarvan door de insprekers wordt opgemerkt dat er veel geluid doorheen zal komen. Aangezien de hoge kantoorgebouwen aan weerszijden zorgen voor een goede afscherming, zou het gat inderdaad kunnen worden ervaren als een opvallende bron van geluid. Uit een aanvullende afweging is gebleken dat een scherm van 6 meter hoog, dat tussen de bestaande bedrijfsgebouwen kan worden geplaatst, doelmatig is. De resterende overschrijdingen kunnen daarmee worden weggenomen en het geluid uit het gat tussen de gebouwen zal als minder hinderlijk worden ervaren. Dit betekent dat het tracébesluit hierop is aangepast. In het Landschapsplan is aangegeven dat schermen op deze locatie een groene uitstraling zullen krijgen.
13	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.
16	De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.	Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.
17	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.
18	Mocht het vlies tijdens de werkzaamheden beschadigd worden dan moet nu al vast staan dat het verkeer op de A27 dan enige jaren afgesloten zal worden. De weg staat dan immers onder water en reparatie en herziene constructie zullen jaren duren. Dit zal een langdurig verkeersinfarct betekenen maar oplossing ten koste van Amelisweerd of welk bos of weiland dan ook met een bypass voor het verkeer op de A27 moet bij voorbaat uitgesloten zijn. Er moet een harde clause worden opgenomen dat er geen nadelige gevolgen buiten de projectgrenzen mogen optreden, ook niet voor het oplossen van de ravage die ontstaat in geval van een calamiteit met de folie. Dus een bypass van bak en vlies moet bij voorbaat 100% uitgesloten worden, evenals bijvoorbeeld verbreding van de bouwzone of verlaging van de grondwaterspiegel waar dan ook in de natuur.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). U schetst een rampscenario dat niet zal optreden. Beschadiging van het folie kan optreden als er onzorgvuldig wordt gewerkt, en dit kan inderdaad leiden tot water op de A27. Maar indien dit optreedt is er altijd een mogelijkheid om een lek te dichten en het water weg te pompen. Een jarenlange blokkade van de A27 door wateroverlast is geen reëel scenario.
ZWE-00349	1 Gebrek aan nut en noodzaak, en twijfels over effectiviteit Recent onderzoek van juist ook voor de Rijksoverheid gezaghebbende instituten als het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving geven aan dat investeren in meer wegen niet rendabel is. Er zijn andere, zowel effectievere als efficiëntere maatregelen beschikbaar, om files te doen afnemen. Het CPB noemt: kilometerheffing, investeren in voor- en natransport bij OV als	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur en 2x6 rijstroken). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen)

	<p>betere alternatieven. Het kan toch niet zo zijn dat de professionele opinie van het CPB in twijfel wordt getrokken?!</p> <p>In het geval van de Ring Utrecht geldt daarnaast dat filevorming hier niet in de top10 van 2015 (bron: ANWB) stond. Het is derhalve bijzonder vreemd dat zoveel tijd, geld, moeite aan wordt besteed. Niet doen!</p> <p>De geplande verbreding van de A27 ter hoogte van de Utrechtseweg is onder andere een gevolg van de voorgenomen verbreding naar 7 rijstroken van de zgn. bak van Amelisweerd. Diverse studies tonen aan dat verbreding naar 6 rijstroken naar alle waarschijnlijkheid afdoende is, en ook voorkomt dat er teveel verkeersaanzuigende werking optreedt (incl. milieugevolgen). Het is dus niet alleen onnodig maar ook nog eens onwenselijk om een verbreding naar 7 rijstroken te plannen.</p> <p>Tevens wijs ik u op recente ervaringen en bevindingen m.b.t. de verbreding van de A4 bij Roelofarendsveen. Zelfs een instituut als Rijkswaterstaat geeft toe dat de files niet opgelost zijn en er zelfs extra congestie-problemen zijn gecreëerd, onder andere als gevolg van het zogenaamde flessehals-effect. Niet effectief dus. Dit effect zal op de A27 ook optreden omdat er geen verbreding t.h.v. de NRU en A27 richting Hilversum gepland staat. Juist ten hoogte van de Utrechtseweg (aan mijn kant) zal dit tot extra files, en daarmee milieuverontreiniging leiden. Dit effect zal nog eens extra groot zijn vanwege de eerdergenoemde verkeer-aanzuigende werking vanwege wegverbreding elders op het traject.</p> <p>De recente ontwikkeling naar zelfrijdende auto's heeft grote positieve consequenties voor de filedruk; als 10% automatisch gaat rijden, nemen de files met 30% af. Zelfs de Minister onderkent dit en geeft aan te verwachten dat binnen 20 jaar alle auto's zelfrijdend zijn; dit levert een enorme vermindering van filedruk hetgeen niet verder grootschalig investeren in wegen, logisch maakt. Zeker als de plannen voor de Ring Utrecht op z'n vroegst pas in 2026 gereed zijn. Wederom: niet doen dus!</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>In de milieu-effectrapportage eerste fase is het effect van rekeningrijden onderzocht in het alternatief "De Kracht van Utrecht". Dit alternatief bleek onvoldoende probleemoplossend. Twee onafhankelijke commissies (de Commissie m.e.r. en de commissie Schoof) hebben geoordeeld dat de onderbouwing om dit alternatief af te laten vallen goed is en dat het proces zorgvuldig is uitgevoerd. Er is dus geen aanleiding om deze alternatieven opnieuw te onderzoeken. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.3 verschuiven van knelpunten).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (2.2.1 verkeersprognoses en 2.2.2 gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (advies centraal planbureau).</p> <p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit zoals nu voorligt. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>Uit het MIRT projectenoverzicht 2015 valt op te maken dat het project Ring Utrecht een bijdrage levert aan het oplossen van vier files uit de filetop50. De hoogst genoteerde file staat op nummer 4 op de A28 voor knooppunt Rijnsweerd. Dit is toegelicht in de toelichting van het tracébesluit, paragraaf 2.1 tabel 2.2.</p> <p>Ten zuiden van de NRU is verbreding voorzien in het project Ring Utrecht. Tussen de aansluiting Utrecht Noord (NRU) en knooppunt Rijnsweerd krijgt de A27 er in beide rijrichtingen een rijstrook bij. Tussen de aansluiting Utrecht Noord en de aansluiting Bilthoven wordt de weg al op korte termijn (2016-2018) verbreed. Dit is vastgelegd in het tracébesluit over het project A27/A1. Het project Ring Utrecht zet de spitsstrook op de rijbaan in de richting Hilversum om in een reguliere rijstrook.</p> <p>De vergelijking met Roelofarendsveen gaat niet op. Er is geen sprake van een systeem van hoofd- en parallelrijbanen, maar van vier hoofdrijbanen.</p>
3	<p>Omgevingsaspecten en effecten voor aangrenzende bewoners worden onvoldoende meegewogen</p> <p>Alle projectpublicaties en -toelichtingen roemen en noemen de niet verder verslechterende luchtkwaliteit en/of het niet overschrijden van geluids- en fijnstofnormen. Los van het ernstige bezwaar dat ik heb tegen de modelmatige, en daarmee niet-feitelijk-juiste, cijfermatige doorrekening, ben ik het niet eens met uw beperkte en eenzijdige concretisering van het begrip 'omgevingsaspecten'. Het element 'woongenot' zou ook meegewogen moeten worden. Concreet: een snelweg die minimaal 7 meter dichter naar mijn woning komt te liggen, het kappen van bomen en een geluidswal die 1 tot 3 meter hoger is dan de huidige, brengt ernstig negatieve gevolgen met zich mee voor mijn woongenot en voor de dalende waarde van mijn huis. Als de plannen doorgaan dan komt er een muur recht naast mijn huis te staan die bijna 20 meter hoog is, en dat</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als</p>

is hoger dan mijn huis. Dit is onacceptabel; de overheid heeft ook normen t.a.v. billijkheid en redelijkheid tegenover haar burgers in acht te nemen, zeker als het (in dit geval: discutabele) algemeen nut daarmee gediend wordt. En het kan ook zeker niet zo zijn dat het begrip 'omgevingsaspecten' eenzijdig door een overheid worden bepaald en ingevuld. In een samenleving anno 2016 behoren burgers daar ook een inspraak in te hebben, die nadrukkelijk verder en dieper gaat dan meedenken over de uitvoeringsvariant van het geluidscherm.

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

Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.

Met de geluidbeperkende maatregelen die worden getroffen in het project Ring Utrecht kan bij vrijwel alle woningen worden voldaan aan de geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan. Daar is dus geen sprake van een verslechtering van de geluidssituatie en dus geen verhoogd gezondheidsrisico t.g.v. geluid. Langs de A12, tussen de knooppunten Oudenrijn en Lunetten, wordt bij vrijwel alle woningen met de maatregelen uit het project Ring Utrecht een geluidreductie van 4 dB of meer gehaald en dat is een aanzienlijke verbetering van de geluidssituatie. In het onderzoeksgebied zijn er slechts 60 woningen waar onvoldoende doelmatige maatregelen getroffen kunnen en waar de geluidbelasting met het project hoger is dan op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan, bij 378 geluidgevoelige objecten zal de geluidbelasting als gevolg van de doelmatige maatregelen wel lager zijn dan deze toegestane geluidbelasting maar nog wel hoger dan de streefwaarde voor sanering. Voor deze 438 woningen zal na het onherroepelijk worden van het tracébesluit onderzoek gedaan worden naar mogelijke effectieve maatregelen bij de woning (bijvoorbeeld gevelisolatie). In welke mate het resterende geluideffect tot een verhoogd gezondheidsrisico is sterk locatie-afhankelijk waarbij de aanwezigheid van andere bronnen, de hoogte van de totale geluidbelasting en de mate van toename bepalend zijn. De Commissie m.e.r. heeft in haar advies over de milieueffectrapportage aangegeven dat de verschillen qua blootstelling aan geluid gering zijn en dat er daarom geen aanleiding is om dit verder te onderzoeken.

In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt nader ingegaan op de vraag waarom geluidbelastingen worden berekend en niet worden gemeten.

Het begrip woongenot is als zodanig niet meegenomen in de milieu-effectrapportage beoordeling omdat dit een subjectief begrip is. Wel is in het deelrapport ruimte en ruimtelijke kwaliteit gekeken naar verschillende aspecten van de leefkwaliteit. Uw specifieke situatie is meegenomen in de beoordeling belevingswaarde ruimtelijke kwaliteit waardoor deze in deelgebied 2 een negatief oordeel heeft gekregen. Daarom wordt er zorgvuldig gekeken naar een goede lokale inpassing en zijn gesprekken hierover gaande.

		<p>Door de aanpassingen aan de A27 is het onvermijdelijk dat de weg dichterbij de bebouwing komt. Juist vanwege het ruimtebeslag van het ontwerp-tracébesluit is op deze locatie samen met u als bewoner gekeken naar diverse inpassingsmogelijkheden. Ook voorafgaand aan de vaststelling van het ontwerp-tracébesluit is regelmatig overleg gevoerd met bewoners van de Utrechtseweg en bewonersvereniging LUW. De inrichting van de strook tussen de weg en de woningen wordt door Rijkswaterstaat nader vormgegeven in overleg met de betrokken bewoners.</p> <p>Voor wat betreft de specifieke geluidssituatie op deze woning geldt dat op grond van het huidige geluidproductieplafond een geluidbelasting van 58 dB is toegestaan, door de uitvoering van het project wordt de geluidbelasting 57 dB. Daarbij is rekening gehouden met de groei van het verkeer tot 2036.</p>
4	<p>Vervolgens wijs ik u erop dat met het uitbreiden van de snelweg aan onze kant uit, de overheid artikel 3 van de rechten van de mens overtreedt. Volgens art 3 van de rechten van de mens, heeft een ieder recht op leven. Dit recht wordt ons ontnomen: als we kijken naar de gevolgen van de uitbreiding van de snelweg richting ons als bewoners, dan kun je zien uit onderzoek dat de intensiteit van de Elementair koolstof (EC-)concentraties exponentieel toenemen. Zie exponentiële vervuiling, (bron: Dr. M. Roemer TNO, 2009). Volgens een rapport van het Planbureau van de Leefomgeving uit 2009 is op te maken dat EC een goede indicator is voor de verspreiding van fijnstofemissies door verkeer. In het dossier 'Fijn stof', hoofdstuk 3, 'Luchtkwaliteit'. Versie 1 © RIVM, Bilthoven, januari 2013, is te lezen in Tabel 3.2 dat de Levensduurverkorting door blootstelling aan de fijnere fractie van fijnstof (PM_{2,5}) in lucht in Nederland 11,8 maanden bedraagt.</p> <p>Mijn inziens is het beter dat de uitbreiding van de snelweg er niet komt omdat het elke meter dat de snelweg naar ons toekomt, onze levensduur met exponentiële waarde afneemt. Beter is het om de snelweg aan de andere kant uit te breiden waar een paar volkstuinjes staan dan aan onze kant; dan wel ons uit te kopen, of helemaal geen verbreding te laten plaatsvinden.</p> <p>Daarnaast is het moeilijk te zeggen wat nu en op langer termijn de gevolgen zijn van de andere emissies zoals ultrafijnstof wat op dit moment moeilijk te meten en te modelleren. En in dit verband wijs ik u op het milieu-effect dat ontstaat wanneer de maximum snelheid niet tot 100 km/h beperkt wordt en blijft. Het is bekend dat een hogere snelheid onevenredig veel meer uitstoot van schadelijke stoffen met zich meebrengt. De overheid in deze heeft geen goede reputatie m.b.t. het zich houden aan snelheidsafspraken (zie A2-snelheidsverhoging tussen Utrecht en Amsterdam).</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>U stelt een verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen voor door de verhoging naar 130 km/u terug te draaien en een limiet van 80 of 90 km/u op ringwegen in te stellen. Dit voorstel is niet in lijn met het kabinetsbeleid. Daarin is bepalend of de EU-grenswaarden worden gehaald. Daarnaast is het effect op de concentraties vervuilende stoffen van een snelheidsverlaging direct langs de weg beperkt. Naarmate de afstand tot de snelweg toeneemt, is dit effect bijna te verwaarlozen. Een verlaging van de snelheid zal dan ook maar een zeer beperkt effect hebben op het verbeteren van de gezondheid van bewoners in de grote steden. Een groter effect op de gezondheid van inwoners van de grote steden heeft het aanpakken van de gemeentelijke knelpunten, die vooral verder binnenstedelijk liggen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80km/uur zijn niet nodig.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Voor een antwoord betreffende het artikel 2 (en niet 3) van de rechten van de mens wordt u verwezen naar het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en Wettelijk kader.</p> <p>In de rapportage "Gids van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit", welke behoort bij de ontwerp-tracébesluit-documenten, is ingegaan op de concentraties en de effecten van roet (EC). Roet en ultrafijnstof worden vaak in relatie gebracht met gezondheidseffecten. In het ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportageontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage luchtrapport is roet en ultrafijnstof niet meegenomen omdat er (nog) geen norm is waarop getoetst kan worden.</p> <p>In de milieu-effectrapportage hoofdstuk 8 wordt tevens aangegeven dat in de huidige situatie de PM_{2,5} concentratie maximaal 17 µg/m³ is en zal afnemen naar maximaal 13 µg/m³ in 2030. Deze maximale concentratie in 2030 ligt dichtbij de WHO norm van 10 µg/m³. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een afname, vanwege de afname van de achtergrondconcentraties door de NSL maatregelen.</p>
5	<p>Het is overigens nog maar zeer de vraag of uitbreiding wel toegestaan is. De Raad van State heeft nog geen uitspraak gedaan over de Stikstof depositie balans en prioritaire projecten.</p>	<p>Het PAS is de basis voor het project Ring Utrecht. Als de Raad van State in het kader van andere projecten een uitspraak doet over de PAS, zal dan bezien worden of er consequenties voor het project uit volgen.</p>
6	<p>Risico op bouw- en grondwaterschade; schade aan mijn huis Wanneer de schelweg aan mijn kant verbreed wordt, ontstaat er een groot risico t.a.v. bouwschade (o.a. heien) en grondwaterschade a.g.v. gronddruk. De kans is reëel dat er in en aan mijn huis scheuren gaan ontstaan en dat de fundering(sbalken) aangetast worden vanwege verandering van</p>	<p>Er bestaat een kans dat door werkzaamheden aan de Ring Utrecht schade ontstaat aan eigendommen van derden. Aan de hand van de voorgenomen werkzaamheden wordt een invloedgebied in kaart gebracht. Binnen dit gebied worden – vóór aanvang van de werkzaamheden – bouwkundige vooropnamen uitgevoerd aan objecten, installaties of</p>

		grondwaterhoogte. Ik wijs u in dit verband ook op de recentelijke en terechte nieuwe zienswijze van de Rijksoverheid t.a.v. schadecompensatie a.g.v. gasboringen in de provincie Groningen. Eenzelfde situatie kan zich in mijn geval ook voordoen, en het is beter om die te voorkomen.	landbouwgronden. De vooropnamerapporten worden aan de eigenaren verstrekt en gebruikt om te beoordelen of er een verband bestaat tussen schade en de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Aangewezen objecten, installaties of landbouwgronden zullen worden gemonitord tijdens de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Indien er volgens een benadeelde schade is ontstaan als gevolg van de werkzaamheden dan kan deze een verzoek om schadevergoeding indienen.
			Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).
ZWE-00350	3	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.
	5	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer luchtvervuiling door roet, fijnstof, stikstofoxiden, slijtage van remmen, banden en wegdek. De gevolgen voor de volksgezondheid zullen navenant zijn. Dit terwijl de luchtkwaliteit al niet aan de EU- en WHO-normen voldoet. Welbewust offert u de gezondheid van de burgers van Utrecht op voor automobiliteit.	De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximumsnelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.
ZWE-00351	3	Ik voorzie en vrees toename van geluidbelasting als gevolg van de verbreding van de A27 met extra rijstroken. Deze vrees wordt versterkt doordat het huidige geluidscherm bij de bedrijven aan het Zwarte Woud wordt verwijderd. Alsnog plaatsen van een geluidscherm heeft als bijkomend voordeel dat er geen direct zicht op de A27 ontstaat. Een met klimop begroeid scherm is esthetisch heel wat aantrekkelijker dan het asfalt van de A27.	In het ontwerp-tracébesluit komt het geluidscherm dat in de huidige situatie op de rand van de verdiepte ligging staat te vervallen. Uit de afweging van de doelmatige maatregelen is gebleken dat het terugplaatsen van dit scherm onvoldoende extra geluidreductie oplevert bij de achterliggende woningen en daardoor niet doelmatig is. Dit heeft in het ontwerp-tracébesluit geresulteerd tot een maatregelenpakket waarmee er bij 3 woningen nog een overschrijding optrad van de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan van maximaal 1 dB. Zonder het geluidscherm langs de rijksweg zal tussen de bedrijfsgebouwen Woudstede en Arboned een gat in de afscherming ontstaan, waarvan door de insprekers wordt opgemerkt dat er veel geluid doorheen zal komen. Aangezien de hoge kantoorgebouwen aan weerszijden zorgen voor een goede afscherming, zou het gat inderdaad kunnen worden ervaren als een opvallende bron van geluid. Uit een aanvullende afweging is gebleken dat een scherm van 6 meter hoog, dat tussen de bestaande bedrijfsgebouwen kan worden geplaatst, doelmatig is. De resterende overschrijdingen kunnen daarmee worden weggenomen en het geluid uit het gat tussen de gebouwen zal als minder hinderlijk worden ervaren. Dit betekent dat het tracébesluit hierop is aangepast. In het Landschapsplan is aangegeven dat schermen op deze locatie een groene uitstraling zullen krijgen.
	6	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per	De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken.

		<p>uur zal de emissie van broeikasgasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.</p>	<p>Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p> <p>Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>
ZWE-00352	11	<p>Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.</p>	<p>Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermd Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit.</p> <p>Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl.</p>
	13	<p>Het is het onduidelijk welke emissiefactoren zijn gebruikt. Zijn de prognoses gebaseerd op de schone papieren typekeuringsnormen of de veel hogere emissies van de echte tests op de weg? Hoe verloopt de vervanging van oude door nieuwe voertuigen? De penetratiegraad van schonere voertuigen in het toekomstige wagenpark kan tegenvallen doordat auto's een steeds langere levensduur bezitten (https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2016/20/personenauto-s-steds-ouder). Graag aangeven hoe u dit verdisconteert.</p>	<p>In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&M bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Tabellen_grafieken/Milieu_Leefomgeving/Emissiefactoren. De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer.</p> <p>Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.</p>
	17	<p>Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.</p>	<p>Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken is het in enkele gevallen noodzakelijk om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde.</p> <p>Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.</p>

ZWE-00353	2	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af	<p>Er is geen sprake van uitstel van de geluidssanering; de geluidssanering voor de A12 is onderdeel van het project ring Utrecht en staat als zodanig in de planning.</p> <p>De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden.</p> <p>De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal. In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.</p>
ZWE-00354	1	De verbreding van de A27 oostelijk van Utrecht wordt voorgesteld in verband met een verwachte toename van verkeer daar. Ik vind dit een onjuist argument en pleit voor aanpassingen die geen gevolgen hebben voor Amelisweerd en omgeving. Verbreding van de snelweg kan de komende jaren een aanzuigende werking op nog meer autoverkeer hebben. Hierdoor zal er een toename ontstaan van fijnstof, stikstof en geluidsoverlast. In Europese regelgeving en afspraken heeft Nederland zich juist verplicht deze te verminderen. De voorgestelde uitbreiding van de A27 doet het tegenovergestelde en moet alleen daarom al niet doorgaan.	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoetslag gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van de ecologische hoofdstructuur (EHS), als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat, de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het milieu-effectrapport tweede fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigende stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p>

4	<p>Geraakt in belang: Ik ben bewoner in de wijk Lunetten. Nu al is er nogal wat hinder van geluid en (fijn)stof afkomstig van de vele (snel)wegen rond de wijk. Uitbreiding van wegen maakt dit nog erger, terwijl Europese regels en afspraken een vermindering afdwingen. Ik bezoek regelmatig Amelisweerd, een verdere aantasting van dit gebied zal ook een aantasting zijn van de mogelijkheid daar te recreëren. Verder zal de bouw voor langere tijd extra overlast geven in en om de wijk. Er is een risico op grondwaterdaling, hetgeen verzakking van mijn woning kan betekenen. Mocht tijdens de bouw het waterkerende vlies beschadigd raken dan zal het verkeer rond Utrecht voor lange tijd volkomen ontwricht raken, hetgeen niet alleen de bewoners van Utrecht maar het hele land ernstige schade en hoge herstelkosten oplevert.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de aanvullende inpassingsmaatregelen die in het tracébesluit worden getroffen, die tevens een positief effect op de geluidssituatie in Amelisweerd hebben.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbesteding en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de uitvoering).</p> <p>De geluidbelastingen die zijn bepaald voor uw woning zijn opgenomen in bijlage 9e van het 'Deelrapport geluid - Specifiek' van het ontwerp-tracébesluit Ring Utrecht. Ter hoogte van de wijk Lunetten zal een stiller wegdek worden toegepast en worden nieuwe geluidschermen tot een hoogte van 12 meter geplaatst. Met deze maatregelen kan de geluidbelasting bij uw woning met het project Ring Utrecht teruggebracht worden tot maximaal 51 dB. Dit is 3 dB lager dan de geluidbelasting die in de huidige situatie op basis van de geldende geluidproductieplafonds is toegestaan. Er is dus geen sprake van een toename van de geluidbelasting bij uw woning die wordt veroorzaakt door het project Ring Utrecht.</p> <p>Voor Amelisweerd worden in het tracébesluit inpassingsmaatregelen genomen, waardoor de geluidbelasting in het gebied op maaiveldniveau niet hoger wordt dan op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan.</p>
ZWE-00355	<p>11 Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.</p>	<p>Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermde Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit.</p> <p>Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl.</p>
	<p>12 Om de uitkomsten van de luchtberekeningen in het MER goed te kunnen beoordelen zou ik graag willen weten hoe de toekomstige emissies zijn berekend. Het gaat dan met name over de samenstelling van het wagenpark en bijbehorende emissiefactoren per voertuigklasse. In de Bijlage 3 van het Deelrapport luchtkwaliteit 'Invoergegevens modelberekeningen' staan dergelijke essentiële data niet vermeld. Het MER schiet tekort in transparantie.</p>	<p>In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&M bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Tabellen_grafieken/Milieu_Leefomgeving/Emissiefactoren. De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer.</p> <p>Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel Luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.</p>
	<p>14 Na de afsluiting van de fietstunnel onder het oude station Lunetten in 2014 is ter plaatse een tunneltje onder het spoor aangelegd als ecologische verbinding met de spoorwegdriehoek en Amelisweerd. De geplande aantasting van de noordkant van Park de Koppel (achter de kantoorgebouwen) zal deze verbinding in gevaar brengen. Dit staat niet vermeld in de MER.</p>	<p>Achter de kantoorgebouwen aan het Zwarte Woud blijft een wal met bomen gehandhaafd. Het beplante gebied wordt doorgezet tot aan de Nieuwe Houtense weg. Daarmee blijft de ecologische verbinding tussen park De Koppel en de oude fietstunnel onder het spoor voldoende in stand.</p>

ZWE-00356	6	<p>In de file top 50 staan slechts enkele files die door dit project zouden moeten worden aangepakt. Het ergert mij dat u zich zo druk maakt om een paar procenten van de totale filedruk in Nederland. Verder merk ik op dat de files blijven, ook met dit project. Dat rekent u zelfs zelf gewoon uit. Maar bovendien valt in dit geval op dat de files die u met dit project zou wilt willen verminderen, in de file top 50 helemaal niet prominent zijn. U steekt heel veel geld in een relatief klein probleem, en lost dan dat probleem niet eens op. Ik vind het onbetamelijk dat u ons geld en de tijd van ambtenaren en politici, en vooral de onze, zo verspielt.</p>	<p>In de file top 50 staan verschillende deeltrajecten die onderdeel zijn van de Ring Utrecht. Een van de twee doelstellingen van het project is om de doorstroming op de Ring Utrecht A27/A12 te laten voldoen aan de streefwaarde 2 uit de Nota Mobiliteit, op een verkeersveilige manier. Het doel van dit project is overigens niet dat alle files worden opgelost, maar dat de doorstroming verbetert. Bij een streefwaarde van 1,0 is er geen sprake meer van file. De ring verbetert de doorstroming maar voorkomt niet alle vertragingen op de ring. Er wordt een mate van vertraging geaccepteerd, omdat voor het volledig oplossen van de files het ruimtegebruik en de benodigde financiële middelen te groot zijn. In het milieueffectrapport is aangetoond dat de doorstroming per saldo verbetert.</p>
	8	<p>Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.</p>	<p>De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.</p>
	13	<p>Mocht het vlies tijdens de werkzaamheden beschadigd worden dan moet nu al vast staan dat het verkeer op de A27 dan enige jaren afgesloten zal worden. De weg staat dan immers onder water en reparatie en herziene constructie zullen jaren duren. Dit zal een langdurig verkeersinfarct betekenen maar oplossing ten koste van Amelisweerd of welk bos of weiland dan ook met een bypass voor het verkeer op de A27 moet bij voorbaat uitgesloten zijn. Er moet een harde clause worden opgenomen dat er geen nadelige gevolgen buiten de projectgrenzen mogen optreden, ook niet voor het oplossen van de ravage die ontstaat in geval van een calamiteit met de folie. Dus een bypass van bak en vlies moet bij voorbaat 100% uitgesloten worden, evenals bijvoorbeeld verbreding van de bouwzone of verlaging van de grondwaterspiegel waar dan ook in de natuur.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). U schetst een rampscenario dat niet zal optreden. Beschadiging van het vlies kan optreden als er onzorgvuldig wordt gewerkt, en dit kan inderdaad leiden tot water op de A27. Maar indien dit optreedt is er altijd een mogelijkheid om een lek te dichten en het water weg te pompen. Een jarenlange blokkade van de A27 door wateroverlast is geen reëel scenario.</p>
ZWE-00357	1	<p>Gebrek aan nut en noodzaak, en twijfels over effectiviteit Recent onderzoek van juist ook voor de Rijksoverheid gezaghebbende instituten als het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving geven aan dat investeren in meer wegen niet rendabel is. Er zijn andere, zowel effectievere als efficiëntere maatregelen beschikbaar, om files te doen afnemen. Het CPB noemt: kilometerheffing, investeren in voor- en natransport bij OV als betere alternatieven. Het kan toch niet zo zijn dat de professionele opinie van het CPB in twijfel wordt getrokken?!</p> <p>In het geval van de Ring Utrecht geldt daarnaast dat filevorming hier niet in de top10 van 2015 (bron: ANWB) stond. Het is derhalve bijzonder vreemd dat zoveel tijd, geld, moeite aan wordt besteed. Niet doen!</p> <p>De geplande verbreding van de A27 ter hoogte van de Utrechtseweg is onder andere een gevolg van de voorgenomen verbreding naar 7 rijstroken van de zgn. bak van Amelisweerd. Diverse studies tonen aan dat verbreding naar 6 rijstroken naar alle waarschijnlijkheid afdoende is, en ook voorkomt dat er teveel verkeersaanvullende werking optreedt (incl. milieugevolgen). Het is dus niet alleen onnodig maar ook nog eens onwenselijk om een verbreding naar 7 rijstroken te plannen.</p> <p>Daarnaast verwijst ik naar een beslissing van de Raad van State uit 1980 om de Bak van Amelisweerd om meerdere redenen zo smal mogelijk te houden. Bijgevolg leidt dit tot minder rijstroken in de bak en daarmee t.h.v. de Utrechtseweg.</p> <p>Tevens wijs ik u op recente ervaringen en bevindingen m.b.t. de verbreding van de A4 bij Roelofarendsveen. Zelfs een instituut als Rijkswaterstaat geeft toe dat de files niet opgelost zijn en er zelfs extra congestie-problemen zijn gecreëerd, onder andere als gevolg van het zogenaamde</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur en 2x6 rijstroken).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen)</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>In de milieueffectrapportage eerste fase is het effect van rekeningrijden onderzocht in het alternatief "De Kracht van Utrecht". Dit alternatief bleek onvoldoende probleemoplossend. Twee onafhankelijke commissies (de Commissie m.e.r. en de commissie Schoof) hebben geoordeeld dat de onderbouwing om dit alternatief af te laten vallen goed is en dat het proces zorgvuldig is uitgevoerd. Er is dus geen aanleiding om deze alternatieven opnieuw te onderzoeken. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.3 verschuiven van knelpunten).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (2.2.1 verkeersprognoses en 2.2.2 gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p>

	<p>flessehals-effect. Niet effectief dus. Dit effect zal op de A27 ook optreden omdat er geen verbreding t.h.v. de NRU en A27 richting Hilversum gepland staat. Juist ten hoogte van de Utrechtseweg (aan mijn kant) zal dit tot extra files vanwege flessehals-effect, en daarmee extra tot onaanvaardbare milieuverontreiniging leiden. Dit effect zal nog eens extra groot zijn vanwege de eerdergenoemde verkeer-aanzuigende werking vanwege wegverbreding elders op het traject. De recente ontwikkeling naar zelfrijdende auto's heeft grote positieve consequenties voor de filedruk; als 10% automatisch gaat rijden, nemen de files met 30% af. Ik verwijs hierbij, maar niet uitsluitend, naar de Deltafonds-analyse. En zelfs de Minister onderkent dit en geeft aan te verwachten dat binnen 20 jaar alle auto's zelfrijdend zijn; dit levert een enorme vermindering van filedruk hetgeen niet verder grootschalig investeren in wegen, logisch maakt. Zeker als de plannen voor de Ring Utrecht op z'n vroegst pas in 2026 gereed zijn. Wederom: niet doen dus! En tenslotte: de overheid heeft zich gecommitteerd aan CO2-reductie: het past derhalve niet om in deze mate te investeren in uitbreiding van wegen/asfalt, met als erkend gevolg dat de automobiliteit daarmee stijgt. Dit is tenstrijdig beleid!</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (advies centraal planbureau).</p> <p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit zoals nu voorligt. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>De uitspraak waaraan de zienswijze refereert, is de uitspraak van de Kroon van 24 december 1980. Daarin is uitgesproken dat goedkeuring werd onthouden aan het bestemmingsplan Maarschalkerweerd. In dit bestemmingsplan werd onder meer de aanleg van de A27 planologisch mogelijk gemaakt. Gelet op bezwaren van de Actie Amelisweerd, was de Kroon van oordeel dat de bestemming weggebonden groen ter hoogte van het bos Amelisweerd niet voor goedkeuring in aanmerking kwam, voor zover deze bestemming niet benodigd was voor de bak-constructie. De A27 is dan ook ter hoogte van Amelisweerd in een bak-constructie aangelegd, waarmee aan deze uitspraak gevolg is gegeven. De uitspraak is nu niet meer relevant, want uit het thans voorliggende tracébesluit met bijlagen en uit de bijbehorende milieu-effectrapportage tweede fase, volgt dat extra rijstroken moeten worden toegevoegd en weefbewegingen moeten worden verminderd, mede vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. Om dit uit te kunnen voeren, kan niet langer met de huidige bakconstructie worden volstaan.</p> <p>Uit het MIRT projectenoverzicht 2015 valt op te maken dat het project Ring Utrecht een bijdrage levert aan het oplossen van vier files uit de filetop50. De hoogst genoteerde file staat op nummer 4 op de A28 voor knooppunt Rijnsweerd. Dit is toegelicht in de toelichting op het tracébesluit (paragraaf 2.1 tabel 2.2).</p> <p>Ten zuiden van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) is verbreding voorzien in het project Ring Utrecht. Tussen de aansluiting Utrecht Noord (NRU) en knooppunt Rijnsweerd krijgt de A27 er in beide rijrichtingen een rijstrook bij. Tussen de aansluiting Utrecht Noord en de aansluiting Bilthoven wordt de weg al op korte termijn (2016-2018) verbreed. Dit is vastgelegd in het tracébesluit over het project A27/A1. Het project Ring Utrecht zet de spitsstrook op de rijbaan in de richting Hilversum om in een reguliere rijstrook.</p> <p>De vergelijking met Roelofarendsveen gaat niet op. Er is geen sprake van een systeem van hoofd- en parallelrijbanen, maar van vier hoofdrijbanen.</p>
3	<p>Omgevingsaspecten en effecten voor aangrenzende bewoners worden onvoldoende meegewogen. Alle projectpublicaties en -toelichtingen roemen en noemen de niet verder verslechterende luchtkwaliteit en/of het niet overschrijden van geluids- en fijnstofnormen. Los van het ernstige en principiële bezwaar dat ik heb tegen de modelmatige, en daarmee niet-feitelijk-juiste, cijfermatige doorrekening, ben ik het niet eens met uw beperkte en eenzijdige concretisering van het begrip 'omgevingsaspecten'. Het element 'woongenot' zou ook meegewogen moeten worden. Concreet: een snelweg die minimaal 3,5 tot 7 meter dichter naar mijn woning komt te liggen, het kappen van bomen en een geluidswal die 1 tot 3 meter hoger is dan de huidige, brengt ernstig negatieve gevolgen met zich mee voor mijn woongenot en voor de dalende waarde van mijn huis. Als de plannen doorgaan dan komt er een muur recht naast mijn huis te staan die bijna 20 meter hoog is, en dat is hoger dan mijn huis. Dit is onacceptabel; de overheid heeft ook normen t.a.v. billijkheid en redelijkheid tegenover haar burgers in acht te nemen, zeker als het (in dit geval: discutabele) algemeen nut daarmee gediend wordt. En het kan ook zeker niet zo zijn dat het begrip 'omgevingsaspecten' eenzijdig door een overheid worden bepaald en ingevuld. In een samenleving</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoeslag gecompenseerd. Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende</p>

anno 2016 behoren burgers daar ook een inspraak in te hebben, die nadrukkelijk verder en dieper gaat dan meedenken over de uitvoeringsvariant van het geluidscherm (wat meer een doekje voor het bloeden is, dan feitelijke inspraak).

natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van de ecologische hoofdstructuur (EHS), als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat, de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het milieu-effectrapport tweede fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigend stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.

Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.

Met de geluidbeperkende maatregelen die worden getroffen in het project Ring Utrecht kan bij vrijwel alle woningen worden voldaan aan de geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan. Daar is dus sprake van een verslechtering van de geluidssituatie en dus geen verhoogd gezondheidsrisico t.g.v. geluid.

Langs de A12, tussen de knooppunten Oudenrijn en Lunetten, wordt bij vrijwel alle woningen met de maatregelen uit het project Ring Utrecht een geluidreductie van 4 dB of meer gehaald en dat is een aanzienlijke verbetering van de geluidssituatie.

In het onderzoeksgebied zijn er slechts 60 woningen waar onvoldoende doelmatige maatregelen getroffen kunnen en waar de geluidbelasting met het project hoger is dan op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan, bij 378 geluidgevoelige objecten zal de geluidbelasting als gevolg van de doelmatige maatregelen wel lager zijn dan deze toegestane geluidbelasting maar nog wel hoger dan de streefwaarde voor sanering.

Voor deze 438 woningen zal na het onherroepelijk worden van het tracébesluit onderzoek gedaan worden naar mogelijke effectieve maatregelen bij de woning (bijvoorbeeld gevelisolatie). In welke mate het resterende geluideffect tot een verhoogd gezondheidsrisico is sterk locatie-afhankelijk waarbij de aanwezigheid van andere bronnen, de hoogte van de totale geluidbelasting en de mate van toename bepalend zijn.

De Commissie m.e.r. heeft in haar advies over de milieueffectrapportage aangegeven dat de verschillen qua blootstelling aan geluid gering zijn en dat er daarom geen aanleiding is om dit verder te onderzoeken.

In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt nader ingegaan op de vraag waarom geluidbelastingen worden berekend en niet worden gemeten.

Het begrip woongenot is als zodanig niet meegenomen in de milieu-effectrapportage beoordeling omdat dit een subjectief begrip is. Wel is in het deelrapport ruimte en ruimtelijke kwaliteit gekeken naar verschillende aspecten van de leefkwaliteit. Uw specifieke situatie is meegenomen in de beoordeling belevingswaarde ruimtelijke kwaliteit waardoor deze in deelgebied 2 een negatief oordeel heeft gekregen. Daarom wordt er zorgvuldig gekeken naar een goede lokale inpassing en zijn gesprekken hierover gaande.

Door de aanpassingen aan de A27 is het onvermijdelijk dat de weg dicht bij de bebouwing komt. Juist vanwege het ruimtebeslag van het ontwerp-tracébesluit is op deze locatie samen met u als bewoner gekeken naar diverse inpassingsmogelijkheden. Ook voorafgaand aan de vaststelling van het ontwerp-tracébesluit is regelmatig overleg gevoerd met bewoners van de Utrechtseweg en

		<p>bewonersvereniging LUW. De inrichting van de strook tussen de weg en de woningen wordt door Rijkswaterstaat nader vormgegeven in overleg met de betrokken bewoners.</p> <p>Voor wat betreft de specifieke geluidssituatie op deze woning geldt dat op grond van het huidige geluidproductieplafond een geluidbelasting van 58 dB is toegestaan, door de uitvoering van het project wordt de geluidbelasting 57 dB. Daarbij is rekening gehouden met de groei van het verkeer tot 2036.</p>
4	<p>Vervolgens wijs ik u erop dat met het uitbreiden van de snelweg aan onze kant uit, de overheid artikel 3 van de rechten van de mens overtreedt. Volgens art 3 van de rechten van de mens, heeft een ieder recht op leven. Dit recht wordt ons ontnomen: als we kijken naar de gevolgen van de uitbreiding van de snelweg richting ons als bewoners, dan kun je zien uit onderzoek dat de intensiteit van de Elementair koolstof (EC-)concentraties exponentieel toenemen. Zie exponentiële vervuiling, (bron: Dr. M. Roemer TNO, 2009). Volgens een rapport van het Planbureau van de Leefomgeving uit 2009 is op te maken dat EC een goede indicator is voor de verspreiding van fijnstofemissies door verkeer. In het dossier 'Fijn stof', hoofdstuk 3, 'Luchtkwaliteit'. Versie 1 © RIVM, Bilthoven, januari 2013, is te lezen in Tabel 3.2 dat de Levensduurverkorting door blootstelling aan de fijnere fractie van fijnstof (PM_{2,5}) in lucht in Nederland 11,8 maanden bedraagt.</p> <p>Mijn inziens is het beter dat de uitbreiding van de snelweg er niet komt omdat het elke meter dat de snelweg naar ons toekomt, onze levensduur met exponentiële waarde afneemt. Beter is ons dan wel uit te kopen, of helemaal geen verbreding te laten plaatsvinden.</p> <p>Daarnaast is het moeilijk te zeggen wat nu en op langer termijn de gevolgen zijn van de andere emissies zoals ultrafijnstof wat op dit moment moeilijk te meten en te modelleren. En in dit verband wijs ik u op het milieu-effect dat ontstaat wanneer de maximum snelheid niet tot 100 km/h beperkt wordt en blijft. Het is bekend dat een hogere snelheid onevenredig veel meer uitstoot van schadelijke stoffen met zich meebrengt. De overheid in deze heeft geen goede reputatie m.b.t. het zich houden aan snelheidsafspraken (zie A2-snelheidsverhoging tussen Utrecht en Amsterdam).</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>U stelt een verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen voor door de verhoging naar 130 km/u terug te draaien en een limiet van 80 of 90 km/u op ringwegen in te stellen. Dit voorstel is niet in lijn met het kabinetsbeleid. Daarin is bepalend of de EU-grenswaarden worden gehaald. Daarnaast is het effect op de concentraties vervuilende stoffen van een snelheidsverlaging direct langs de weg beperkt. Naarmate de afstand tot de snelweg toeneemt, is dit effect bijna te verwaarlozen. Een verlaging van de snelheid zal dan ook maar een zeer beperkt effect hebben op het verbeteren van de gezondheid van bewoners in de grote steden. Een groter effect op de gezondheid van inwoners van de grote steden heeft het aanpakken van de gemeentelijke knelpunten, die vooral verder binnenstedelijk liggen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80km/uur zijn niet nodig.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Voor een antwoord betreffende het artikel 2 (en niet 3) van de rechten van de mens wordt u verwezen naar het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en Wettelijk kader.</p> <p>In de rapportage Ring Utrecht, van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit, welke behoort bij de ontwerp-tracébesluit-documenten, is ingegaan op de concentraties en de effecten van roet (EC). Roet en ultrafijnstof worden vaak in relatie gebracht met gezondheidseffecten. In het ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportageontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage luchtrapport is roet en ultrafijnstof niet meegenomen omdat er (nog) geen norm is waarop getoetst kan worden.</p> <p>In de milieu-effectrapportage hoofdstuk 8 wordt tevens aangegeven dat in de huidige situatie de PM_{2,5} concentratie maximaal 17 u/m³ is en zal afnemen naar maximaal 13 u/m³ in 2030. Deze maximale concentratie in 2030 ligt dichtbij de WHO norm van 10 u/m³. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een afname, vanwege de afname van de achtergrondconcentraties door de NSL maatregelen.</p>
5	<p>In dit verband wil ik ook aandacht vragen voor trillingen. Voor zover bekend is naar trillingshinder in het geheel geen onderzoek gedaan. Met het zo dicht bij de woning aanleggen van de extra rijstrook/ extra rijstroken is de kans op extra trillingshinder en hinder als gevolg van laag-frequent geluid aanzienlijk.</p>	<p>In de richtlijnen voor de planstudie Ring Utrecht is het aspect laagfrequent geluid niet genoemd, er was dus geen aanleiding om dit te onderzoeken in het project Ring Utrecht.</p> <p>Trillingen die veroorzaakt worden door verkeer zijn meestal een direct gevolg van de slechte kwaliteit van de weg. Aangezien de wegen in het project Ring Utrecht in zijn geheel worden gereconstrueerd, worden bestaande oneffenheden worden weggenomen en zal de weg weer vlak worden. Bovendien worden in het project de voegovergangen bij de viaducten worden aangepakt, waardoor de geluidproductie en de trillinghinder van deze constructie afneemt.</p>
7	<p>Programmatische aanpak stikstof</p> <p>Het is overigens nog maar zeer de vraag of uitbreiding wel toegestaan is. Uit de stukken volgt dat het project is opgenomen als prioritair project onder de Programmatische Aanpak Stikstof. Het is evident dat de aanleg en het gebruik van de aangepaste wegenstructuur leidt tot extra</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).</p> <p>In de nabijheid van het projectgebied Ring Utrecht bevindt zich Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen. Als gevolg van het project Ring Utrecht treedt op delen van de A1, A2, A12, A27 en</p>

stikstofdepositie op diverse nabijgelegen en ook verder weggelegen Natura 2000-gebieden. Omdat het project is opgenomen als prioritair project in de PAS kan gebruik worden gemaakt van de ontwikkelruimte zoals deze onder de PAS beschikbaar is. Het is echter zeer de vraag of de Programmatische Aanpak Stikstof zoals deze nu wordt uitgevoerd in overeenstemming is met artikel 6 van de Habitatrichtlijn en de rechtspraak daarover van het Hof van Justitie van de EG. Meer in het bijzonder valt te betwijfelen of het plan – waaronder wordt begrepen aanleg en gebruik – niet leidt tot een aantasting van de natuurlijke kenmerken van diverse Natura 2000-gebieden. Het antwoord daarop is naar mijn oordeel zonder meer bevestigend. Vervolgens is de vraag of de in het kader van de PAS genomen maatregelen kunnen worden beschouwd als mitigerende maatregelen in plaats van compenserende maatregelen. Verwezen wordt naar de arresten van het Hof van Justitie inzake Sweetman (11 april 2013, C-258/11, ECLI:EU:C:2013:220) en Briels (arrest van 15 mei 2014, C-521/12, Briels, (ECLI:EU:C:2014:330)). Ik ben er van overtuigd dat de PAS beschouwd dient te worden als compenserende en niet als mitigerende maatregelen. Immers de aantasting vindt plaats waarbij kwestieus is of de PAS-maatregelen het effect sorteren zoals wordt verondersteld.

A28 een verhoging op van de verkeersintensiteit op. In de directe nabijheid van de trajecten waar sprake is van netwerkeffecten komen de volgende Natura 2000-gebieden met stikstofgevoelige Habitats voor: Lingegebied & Diefdijk-Zuid, Uiterwaarden Lek, Veluwe en Zouweboezem. Deze Natura 2000-gebieden maken deel uit van het programma aanpak stikstof (PAS). Voor deze gebieden zijn gebiedsanalyses opgesteld waarin de effecten van stikstofdepositie onder het PAS en van herstelmaatregelen zijn onderzocht. De conclusie van deze onderzoeken is dat er ontwikkelingsruimte beschikbaar is ten behoeve van prioritairere projecten waaronder het project Ring Utrecht (zie prioritairere projectenlijst uit de bijlage behorende bij artikel 6 van de regeling programmatische aanpak stikstof). Met behulp van het reken- en registratie instrument AERIUS is een berekening gemaakt van de toename van stikstofdepositie die door project Ring Utrecht wordt veroorzaakt op deze gebieden. In AERIUS Register is getoetst of er voldoende ontwikkelingsruimte is gereserveerd. De voor het project benodigde ontwikkelingsruimte is gelijk aan de toename van de stikstofdepositie per hectare per jaar die door de aanleg of verhoogde verkeersintensiteiten wordt veroorzaakt. Uit de toets in AERIUS Register blijkt dat deze behoefte aan ontwikkelingsruimte past binnen de ontwikkelingsruimte die voor het hoofdwegenet is gereserveerd. Het PAS is, inclusief de depositieruimte die binnen het programma beschikbaar is, in zijn geheel passend beoordeeld. De gebiedsanalyses vormen de passende beoordeling op gebiedsniveau. In de gebiedsanalyses is voor elk Natura 2000-gebied onderbouwd dat, tegen de achtergrond van de effecten van de maatregelen die op grond van het programma worden getroffen, het gebruik van de depositieruimte, met inbegrip van ontwikkelingsruimte, die beschikbaar is voor projecten, andere handelingen en overige ontwikkelingen, de natuurlijke kenmerken van de te beschermen habitattypen en leefgebieden van de soorten niet worden aangetast. Aan de hand van gegevens gegenereerd door het rekeninstrument AERIUS is in de gebiedsanalyses op hectareniveau bepaald hoeveel ontwikkelingsruimte kan worden toegedeeld aan projecten die stikstofdepositie tot gevolg hebben op voor stikstof gevoelige habitattypen zonder dat dit leidt tot verslechtering van de kwaliteit van die habitattypen (en dus tot aantasting van de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied) of tot onevenredige vertraging in het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen. Bij het bepalen van de totale te verwachten depositie is in AERIUS rekening gehouden met de cumulatieve bijdragen van alle emissiebronnen in Nederland en het buitenland, gebaseerd op een scenario van hoge economische groei en vaststaand en voorgenomen beleid. Ook de cumulatieve bijdrage van de aanpassing van de Noordelijke Randweg Utrecht en andere wegenprojecten is in AERIUS berekening meegenomen. De totale te verwachten depositie is betrokken in de passende beoordeling van het gehele programma. De conclusie is dat bij de gegeven ontwikkeling van de stikstofdepositie de natuurlijke kenmerken van de betrokken Natura 2000-gebieden niet worden aangetast. Via monitoring bewaken de bestuursorganen die het programma (mede) vaststellen of de totale depositie, alsmede de emissies van de te onderscheiden bronnen, zich inderdaad ontwikkelen conform de prognoses waar in het PAS vanuit is gegaan. Aanvullende maatregelen om effecten van stikstofdepositie te beperken zijn vanwege de PAS maatregelen niet nodig. De PAS-maatregelen zijn geen compenserende maatregelen. De programmatische aanpak leidt er toe dat de generieke bronmaatregelen en de gebiedsgerichte herstelmaatregelen niet specifiek gekoppeld of te koppelen zijn aan de activiteit waaraan toestemming wordt verleend. De maatregelen in het programma vormen een totaalpakket aan maatregelen waarmee op het niveau van het programma wordt gewaarborgd dat de kwaliteit van de voor stikstof gevoelige habitattypen en leefgebieden behouden wordt en op termijn de instandhoudingsdoelstellingen voor die habitattypen en soorten met een voor stikstof gevoelig leefgebied kunnen gerealiseerd. Op basis van het programma kan het bevoegd gezag voor de vergunningverlening met zekerheid vaststellen dat, tegen de achtergrond van de staat van de habitattypen en leefgebieden van soorten, de geprognosticeerde effecten van autonome ontwikkelingen en het algehele en geborgde overheidsbeleid, de effecten van een individuele activiteit niet significant zijn voor een Natura 2000-gebied. De voor een individuele activiteit beschikbare ontwikkelingsruimte - die wordt toegekend en afgeschreven bij vergunningverlening voor dat project – brengt dat tot uitdrukking.

		Behoud van de natuurwaarden is in de PAS geborgd. Nu er geen sprake is van aantasting van deze natuurwaarden is er ook geen noodzaak tot compensatie voor die aantasting. De door u vermelde jurisprudentie van het Europese Hof van Justitie geeft een nadere uitleg van artikel 6, lid 3 en 4 van de Habitatrichtlijn (mitigatie en compensatie). Het PAS is daarmee niet in strijd.
8	Nu sprake is van compensatie en niet van mitigatie betekent dit dat ook dient te worden gekeken – verwezen wordt naar artikel 6 Habitatrichtlijn – naar de vraag of voor het gesignaleerde probleem – kort gezegd: oplossen van de congestie rondom Utrecht – alternatieven beschikbaar zijn. Dat die alternatieven er zijn is evident. De meest voor de hand liggende alternatieven zijn – uiteraard – investeren in openbaar vervoer en spreiding in gebruik van de weg bewerkstelligen zodat er minder piekmomenten in het gebruik ontstaan. Immers een groot deel van elk etmaal wordt de weg niet optimaal gebruikt. Verwezen wordt voorts naar hetgeen het CPB dienaangaande heeft opgemerkt. Naast de alternatieventoets dient ook worden beoordeeld of er sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang. En hoewel met wegaanleg een publiek belang wordt gediend is daarmee niet gezegd dat dit publieke belang – betere doorstroming van het verkeer – groot genoeg is (gelet ook op de mogelijkheid van alternatieven) om een ander groot publiek belang dat beschermd wordt door Vogel- en Habitatrichtlijn – de biodiversiteit – te laten wijken. Dat klemt temeer nu vele habitattypen en soorten in Natura 2000-gebieden in de directe omgeving van het plangebied zich in een ongunstige staat van instandhouding bevinden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie). De snelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in het tracébesluit. Dit betreft een maximumsnelheid van 100 km/uur op de A27, behalve 120 km/uur op het gedeelte boven Utrecht noord. Op de A12 geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur op de hoofdbaan en 80 km/uur op de parallelbaan. Op het moment van publicatie van het tracébesluit zijn er geen plannen daarna de snelheid te veranderen. Echter, het kan niet dat in het tracébesluit bepalingen opgenomen worden die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op veranderende inzichten in te gaan. Wel zal, mocht een verandering later in overweging genomen worden, de daartoe bestemde wettelijke procedure doorlopen worden met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Voor meer informatie over de alternatievenafweging wordt verwezen naar het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 alternatievenafweging.
9	Het is overigens nog maar zeer de vraag of uitbreiding wel toegestaan is. De Raad van State heeft nog geen uitspraak gedaan over de Stikstof depositie balans en prioritaire projecten.	Het PAS is de basis voor het project Ring Utrecht. Als de Raad van State in het kader van andere projecten een uitspraak doet over de PAS, zal dan bezien worden of er consequenties voor het project uit volgen.
11	Risico op bouw- en grondwaterschade; schade aan mijn huis Wanneer de schelweg aan mijn kant verbreed wordt, ontstaat er een groot risico t.a.v. bouwschade (o.a. heien) en grondwaterschade a.g.v. gronddruk. De kans is reëel dat er in en aan mijn huis scheuren gaan ontstaan en dat de fundering(sbalken) aangetast worden vanwege verandering van grondwaterhoogte. Ik wijs u in dit verband ook op de recentelijke en terecht nieuwe zienswijze van de Rijksoverheid t.a.v. schadecompensatie a.g.v. gasboringen in de provincie Groningen. Eenzelfde situatie kan zich in mijn geval ook voordoen, en het is beter om die te voorkomen. Indien onverhoopt zou worden gekomen tot de aanleg van de weg, moet voordat met de werkzaamheden wordt begonnen een nul-meting worden verricht waarbij – bijvoorbeeld door middel van bouten – de schade aan de diverse woningen gemonitord wordt.	Er bestaat een kans dat door werkzaamheden aan de Ring Utrecht schade ontstaat aan eigendommen van derden. Aan de hand van de voorgenomen werkzaamheden wordt een invloedsgebied in kaart gebracht. Binnen dit gebied worden – vóór aanvang van de werkzaamheden – bouwkundige vooropnamen uitgevoerd aan objecten, installaties of landbouwgronden. De vooropnamerapporten worden aan de eigenaren verstrekt en gebruikt om te beoordelen of er een verband bestaat tussen schade en de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Aangewezen objecten, installaties of landbouwgronden zullen worden gemonitord tijdens de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Indien er volgens een benadeelde schade is ontstaan als gevolg van de werkzaamheden dan kan deze een verzoek om schadevergoeding indienen. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).
ZWE-00358	1 Graag wil ik reageren op de voorgenomen plannen. Ik ben blij met de komst van een geluidsscherm langs de A12. Ik woon in Hoograven en hoop dat de geluidsoverlast van de snelweg wordt vermindert. Jammer is dat het geluidsscherm pas aan het einde van het hele traject (over 10 jaar) wordt aangelegd. Ik wil pleiten voor een vervroeging van de aanleg van dit geluidsscherm. En ook voor maatregelen tegen de fijnstof uitstoot door de snelweg. Onjuistheden: De planning moet worden aangepast. De maatregelen tegen geluid en fijnstof moeten naar voren worden gehaald. Over het hoofd gezien belang: Ja, de belangen van degenen die nu in Hoograven wonen Geraakt in belang: Mijn leefomgeving is ongezonder. Geluidsoverlast en fijnstof hebben bewezen negatief effect op de gezondheid.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit. In hoofdstuk 8 van de milieu-effectrapportage worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Extra lokale maatregelen zijn niet nodig.

			<p>Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een afname na realisatie, vanwege de afname van de achtergrondconcentraties door Europese maatregelen. De Europese maatregelen zoals de voortdurende aanscherping van de Europese emissie-eisen voor nieuwe personenauto's, bestelauto's en vrachtwagens (euronormen) dragen bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. De geluidbelastingen die zijn bepaald voor uw woning zijn opgenomen in bijlage 9e van het 'Deelrapport geluid - Specifiek' van het ontwerp-tracébesluit Ring Utrecht. Op de A12 zal een stiller wegdek worden toegepast en er worden nieuwe geluidschermen tot een hoogte van 7 meter geplaatst. Met deze maatregelen kan de geluidbelasting bij uw woning met het project Ring Utrecht teruggebracht worden tot maximaal 49 dB. Dit is 7 dB lager dan de geluidbelasting die in de huidige situatie op basis van de geldende geluidproductieplafonds is toegestaan. Er is dus sprake van een aanzienlijke afname van de geluidbelasting bij uw woning met de maatregelen uit het project Ring Utrecht.</p>
ZWE-00360	2	<p>Er wordt een winst van een minuut per auto verwacht. Voor die winst van een minuut per auto zitten wij jaaaarenlang in een enorme overlast van de aanbouw. Jaaaarenlang files en opstoppingen en daarmee extra luchtvervuiling voor (verwacht) 1 minuutje sneller langs Utrecht rijden, dat vind ik de overlast en investering niet waard. Het bos waarnaartoe duizenden Utrechters hun weg vinden om te recreëren, wordt verkleind. De kosten van dit project vind ik niet in verhouding staan met de baten. Kortom de kosten en lasten zijn te groot voor deze minieme tijdwinst.</p> <p>Minsten één keer per week overkruis ik de A27 tussen 5 en 6, als ik over de Koningsweg fiets (overigens een in combinatie met OV een zeer goed alternatief voor de auto voor velen). En zelden staat het supervast op de A27. En nooit staat het langer dan een half uur vast - ik fiets heen en een half uur later terug.</p> <p>Ik wil heel nadrukkelijk protesteren tegen het ontwerp-tracébesluit Ring Utrecht!</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Het project Ring Utrecht leidt tot een halvering van de vertraging op de Ring Utrecht. Tegelijkertijd neemt het gebruik van de Ring toe (met 10%), want veel automobilisten die voorheen via het onderliggend wegennet reden, gebruiken nu het hoofdwegennet. Dit gecombineerde effect levert forse reistijd-baten op. Uit de MKBA (Maatschappelijke Kosten Baten Analyse) die Decisio in maart 2014 in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft uitgevoerd valt op te maken dat de maatschappelijke baten (met name reistijd-baten) van het project Ring Utrecht worden geschat op 285 à 1157 miljoen euro.</p>
	6	<p>De bereikbaarheid van de regio moet dringend verbeterd worden, en gelukkig is dit ook zeker mogelijk! Het is één van de vele goede redenen om eindelijk voluit in te zetten op veel beter openbaar vervoer, en om de fietsers die voorzieningen te bieden, die ze zo hard nodig hebben. Uw aanpak van dit probleem is een geheel andere: de aanleg van steeds meer snelwegen. Maar deze aanpak zal niet tot het gewenste resultaat leiden. Sterker nog, het resultaat zal zijn doel totaal voorbijschieten. Vele wegen leiden naar Rome, maar niet allemaal; snelwegen over het algemeen niet. Die snelwegen zullen binnen de kortste keren nieuwe auto's aantrekken. Die maken de binnenstad dan nog minder toegankelijk, en verzieken daar het leefklimaat. De minister zal ongetwijfeld reageren met een volgend rondje snelwegen!</p> <p>De huidige generatie scholieren en studenten is gewend aan het gebruik van OV en fiets en gelukkig zien velen van hun de voordelen er van in. Veel jong-volwassen zijn zo aan het gebruikmaken van het OV gewend dat ze dit blijven doen, in plaats van over te stappen naar een auto.</p> <p>Daarnaast bloeien initiatieven als Greenwheels, MyWheels en Snapcar (een vorm van autodelen). Het zou u sieren onderzoek te doen naar deze trends, naar de duurzaamheid van deze trend en dan kunt u misschien wel vaststellen dat in de toekomst minder van de auto gebruik gemaakt zal worden - en dat heeft uiteraard ook consequenties op de drukte op de A27.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen)</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (2.2.1 verkeersprognoses en 2.2.2 gebruik toekomstscenario's).</p>
	10	<p>De landschapswal is nu een belangrijk geluidsslek Amelisweerd in. Herstel is onvoldoende. De landschapswal plus de aansluitende schermen moeten overal minimaal 4 m boven wegdek hoog zijn. Wellicht dat de geluidbelasting in Amelisweerd bij wind uit NW-richtingen dan niet toeneemt ondanks de verkeerstoename en ter hoogte van het ergste lek iets afneemt (bij de overgang van wal naar scherm langs de bak).</p>	<p>De landschapswal bij Amelisweerd zoals die in het ontwerp-tracébesluit is opgenomen is in het tracébesluit vervangen door een landschapsscherm, zie ook de Nota van Wijzigingen. De geluidbeperkende werking van dit scherm is nu ook doorgerekend; daaruit blijkt dat de toekomstige geluidbelasting in Amelisweerd iets lager is dan de geluidbelasting die nu is toegestaan op basis van het geldende geluidproductieplafond.</p> <p>In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 Geluid (2.5.8 geluid - Amelisweerd) een kaart opgenomen met daarop de ligging van de geluidcontouren. Hierin is deze verbetering te zien.</p>

	<p>12 En dan het waterwerendfolie onder de bak... Mocht het vlies tijdens de werkzaamheden beschadigd worden dan moet nu al vast staan dat het verkeer op de A27 dan enige jaren afgesloten zal worden. De weg staat dan immers onder water en reparatie en herziene constructie zullen jaren duren. Dit zal een langdurig verkeersinfarct betekenen maar dit oplossen met een bypass voor het verkeer door Amelisweerd (of welk bos of weiland dan ook) moet bij voorbaat uitgesloten zijn. Als de aanleg ondanks het niet bewezen nut tóch doorgaat moet er een harde clause worden opgenomen dat er geen nadelige gevolgen buiten de projectgrenzen mogen optreden, ook niet voor het oplossen van de ravage die ontstaat in geval van een calamiteit met de folie. Dus een bypass van bak en vlies moet bij voorbaat 100% uitgesloten worden, evenals bijvoorbeeld verbreding van de bouwzone of verlaging van de grondwaterspiegel waar dan ook in de natuur.</p>	<p>U schetst een rampscenario dat niet zal optreden. Beschadiging van het folie kan optreden als er onzorgvuldig wordt gewerkt, en dit kan inderdaad leiden tot water op de A27. Maar indien dit optreedt is er altijd een mogelijkheid om een lek te dichten en het water weg te pompen. Een langdurige blokkade van de A27 door wateroverlast is geen reëel scenario. Als onderdeel van het hydrologisch onderzoek is een risicoanalyse uitgevoerd naar de risico's en gevolgen van eventuele scheurvorming aan de folie (zie paragraaf 5.6 hydrologisch onderzoek). Hieruit blijkt dat alleen bij significante aantasting van de folie (volledige verwijdering folie over meerdere m2) er een merkbare invloed valt te verwachten op het grondwatersysteem buiten de folie. Daar waar het diepe grondwatersysteem (watervoerend pakket) aan de bovenzijde begrensd wordt door een deklaag met een oppervlaktewatersysteem worden de effecten op het ondiepe grondwater nog gedompt. De capaciteit van de pompen in de pompkelders is voldoende om een extra hoeveelheid water die hierdoor in de foliekuip zou stromen weg te kunnen pompen. Ook zijn er beheersmaatregelen mogelijk om de instroom van water en eventuele uitspoeling van grond te stoppen en herstelmaatregelen uit te voeren. In het programma van eisen voor de aannemer wordt voor de aanleg van de Ring Utrecht nadrukkelijk aandacht besteed aan de risico's die samenhangen met de folie en wordt een duidelijke set eisen, randvoorwaarden en veiligheidsprocedures opgenomen, gericht op het voorkomen van beschadigingen aan de folie. Er is, gekeken naar de risico's tijdens de bouw voor het gedeelte tussen Lunetten en Rijnsweerd. Deze risico's zijn beschreven in de koepelnotitie bouwen in de folieconstructie A27 (te vinden op www.ikgaverder.nl). De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat er voldoende aandacht is geweest voor deze problematiek voor deze fase van het project.</p>
	<p>13 In het ontwerp-tracébesluit wordt grote schade aangericht aan de ecologische hoofdstructuur. In ruil kent u vele stukjes land, tot in de verre omtrek, de status van EHS toe. Maar zo'n versnipperde 'compensatie' doet geen recht aan het begrip "structuur", en dus kunnen die stukjes niet een rol spelen bij de wettelijk verplichte compensatie.</p>	<p>Compensatie van natuurwaarden vindt plaats binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving. Het ruimtebeslag dat het project legt op beschermde gebieden (ecologische hoofdstructuur = EHS) wordt gecompenseerd. Samen met regiopartijen (Provincie Utrecht, gemeenten, natuur beherende organisaties) is gezocht naar geschikte locaties voor de compensatie van EHS. Versteving van de bestaande EHS is daarbij een van de uitgangspunten geweest. EHS-compensatie vindt bij voorkeur plaats op gronden die daarvoor in aanmerking komen zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013-2028. Dit betekent dat EHS-compensatie buiten de bestaande EHS (maar wel daaraan grenzend) en bij voorkeur binnen de zgn. groene contour plaatsvindt.</p>
<p>ZWE-00361</p>	<p>1 Participant vreest dat de Waterlinieweg intensiever gebruikt gaat worden tijdens het uitvoeren van de werkzaamheden aan traject A27 met knooppunt Rijnsweerd en traject A12 tussen knooppunt Oudenrijn en knooppunt Lunetten. Participant verwacht een toename van geluidsoverlast. Participant ziet als oplossing rijbaanversmalling en handhaving met een snelheidslimiet van 70 km per uur.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p> <p>Onderstaand wordt nader ingegaan op hoe wordt omgegaan met de verkeershinder gedurende de realisatie. Dit wordt samen met alle wegbeheerders, waaronder de gemeente Utrecht, ingevuld. De effecten op de Waterlinieweg worden daarin vanzelfsprekend meegenomen want het ligt inderdaad in de rede dat deze weg extra verkeer krijgt te verwerken gedurende de realisatie. De verwachte verkeershinder wordt nader in beeld gebracht en er wordt ook gekeken naar de negatieve effecten op het gebied van de leefbaarheid (bv. extra geluidsoverlast). Wat dit exact betekent en of dit mogelijk leidt tot eventuele maatregelen is op dit moment nog niet bekend. Uw suggestie zal worden meegenomen in het vervolgproces om te komen tot minimale hinder tijdens de uitvoering.</p>
<p>ZWE-00362</p>	<p>1 Ik vrees toename van geluidbelasting als gevolg van de verbreding van de A27 met extra rijstroken. Deze vrees wordt versterkt doordat het huidige geluidscherm bij de bedrijven aan het Zwarte Woud wordt verwijderd en hier niets voor terug komt. Alsnog plaatsen van een geluidscherm heeft als bijkomend voordeel dat er geen direct zicht op de snelweg ontstaat. Een met klimop begroeid scherm is esthetisch veel verantwoordder dan het asfalt van een snelweg.</p>	<p>In het ontwerp-tracébesluit komt het geluidscherm dat in de huidige situatie op de rand van de verdiepte ligging staat te vervallen. Uit de afweging van de doelmatige maatregelen is gebleken dat het terugplaatsen van dit scherm onvoldoende extra geluidreductie oplevert bij de achterliggende woningen en daardoor niet doelmatig is. Dit heeft in het ontwerp-tracébesluit geresulteerd tot een maatregelenpakket waarmee er bij 3 woningen nog een overschrijding optrad van de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan van maximaal 1 dB. Zonder het geluidscherm langs de rijksweg zal tussen de bedrijfsgebouwen Woudstede en Arboned een gat in de afscherming ontstaan, waarvan door de insprekers wordt opgemerkt dat er veel geluid doorheen zal komen. Aangezien de hoge kantoorgebouwen aan weerszijden zorgen voor een goede afscherming, zou het gat inderdaad kunnen worden ervaren als een opvallende bron van</p>

		<p>geluid.</p> <p>Uit een aanvullende afweging is gebleken dat een scherm van 6 meter hoog, dat tussen de bestaande bedrijfsgebouwen kan worden geplaatst, doelmatig is. De resterende overschrijdingen kunnen daarmee worden weggenomen en het geluid uit het gat tussen de gebouwen zal als minder hinderlijk worden ervaren. Dit betekent dat het tracébesluit hierop is aangepast. In het Landschapsplan is aangegeven dat schermen op deze locatie een groene uitstraling zullen krijgen.</p>
2	<p>Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
4	<p>De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren er tegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidssanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af</p>	<p>Er is geen sprake van uitstel van de geluidssanering; de geluidssanering voor de A12 is onderdeel van het project ring Utrecht en staat als zodanig in de planning.</p> <p>De wens om de geluidsschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidsschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden.</p> <p>De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.</p>
11	<p>Dit project zal de automobiliteit vergroten. Dat geeft meer luchtvervuiling door roet, fijnstof, NOx, bandenslijtage, remslijpsel en wegdekslijtage. De gevolgen voor de volksgezondheid zullen navenant zijn. Als de gekozen ontwerp-snelheid vergroot wordt naar 130 km/u zal dit nog erger worden. Door te gaan voor een maximum snelheid van 80 km/u zal de luchtverontreiniging afnemen. Dit is erg belangrijk omdat de luchtvervuiling in het Utrechtse niet aan de normen voldoet, en al helemaal niet aan De WHO normen. Als de maximum snelheid naar 80 km/u gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de luchtkwaliteit in het Utrechtse nog meer verbeteren door afname van de roetuitstoot</p>	<p>De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p> <p>Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgevoerd. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>

ZWE-00363	1	<p>We moeten naar een duurzame, fossielvrije samenleving toe. En de tijd dringt. Niet meer auto's, maar minder. Hoe past de uitbreiding van de A27 en A12 in de klimaatdoelstellingen van Nederland? Zet een streep door de asphaltplannen. Investeer liever in ov, fietssnelwegen en andere alternatieven voor automobilititeit.</p> <p>Onjuistheden: Over het hoofd gezien belang: De belangen van toekomstige generaties die moeten leven met onze klimaatvervuiling. Geraakt in belang: Ja, ook ik zal te maken krijgen met de gevolgen van klimaatverandering. Daarnaast krijg ik natuurlijk te maken met de ongezondere lucht en zal met toegenomen geluidsoverlast o.a. Amelisweerd een minder aangename plek zijn voor recreatie.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.</p> <p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de aanvullende inpassingsmaatregelen die in het tracébesluit worden getroffen, die tevens een positief effect op de geluidssituatie in Amelisweerd hebben.</p> <p>Voor wat betreft het punt over geluid: op uw woonadres is vanwege de afstand tot het projectgebied geen sprake van een toe- of afname van het geluid van de snelweg; Amelisweerd: in hoofdstuk 19 van de milieu-effectrapportage is specifiek ingegaan op de effecten van het voornemen op Amelisweerd; behoudens het ruimtebeslag door de wegverbreding zijn de overige effecten zeer beperkt. Door de realisatie van de Groene Verbinding neemt de waarde van het gebied voor recreatie toe.</p>
	11	<p>Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>
	17	<p>Mocht het vlies tijdens de werkzaamheden beschadigd worden dan moet nu al vast staan dat het verkeer op de A27 dan enige jaren afgesloten zal worden. De weg staat dan immers onder water en reparatie en herziene constructie zullen jaren duren. Dit zal een langdurig verkeersinfarct betekenen maar oplossing ten koste van Amelisweerd of welk bos of weiland dan ook met een bypass voor het verkeer op de A27 moet bij voorbaat uitgesloten zijn. Er moet een harde clausule worden opgenomen dat er geen nadelige gevolgen buiten de projectgrenzen mogen optreden, ook niet voor het oplossen van de ravage die ontstaat in geval van een calamiteit met de folie. Dus een bypass van bak en vlies moet bij voorbaat 100% uitgesloten worden, evenals bijvoorbeeld verbreding van de bouwzone of verlaging van de grondwaterspiegel waar dan ook in de natuur.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). U schetst een rampscenario dat niet zal optreden. Beschadiging van het folie kan optreden als er onzorgvuldig wordt gewerkt, en dit kan inderdaad leiden tot water op de A27. Maar indien dit optreedt is er altijd een mogelijkheid om een lek te dichten en het water weg te pompen. Een jarenlange blokkade van de A27 door wateroverlast is geen reëel scenario.</p>
	1	<p>Betere bereikbaarheid bereiken we niet door meer asfalt. Meer asfalt leidt tot schade aan de gezondheid, aan natuur en leefomgeving. Mijn advies: ga opnieuw rekenen wat nu werkelijk de behoefte is en zorg voor inventieve oplossingen die bijdragen aan het welzijn van alle levende wezens!</p>	<p>Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer, hoofdstuk 8.</p>
	18	<p>Mocht het vlies tijdens de werkzaamheden beschadigd worden dan moet nu al vast staan dat het verkeer op de A27 dan enige jaren afgesloten zal worden. De weg staat dan immers onder water en reparatie en herziene constructie zullen jaren duren. Dit zal een langdurig verkeersinfarct betekenen maar oplossing ten koste van Amelisweerd of welk bos of weiland dan ook met een bypass voor het verkeer op de A27 moet bij voorbaat uitgesloten zijn. Er moet een harde clausule worden opgenomen dat er geen nadelige gevolgen buiten de projectgrenzen mogen optreden, ook niet voor het oplossen van de ravage die ontstaat in geval van een calamiteit met de folie. Dus een</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). U schetst een rampscenario dat niet zal optreden. Beschadiging van het folie kan optreden als er onzorgvuldig wordt gewerkt, en dit kan inderdaad leiden tot water op de A27. Maar indien dit optreedt is er altijd een mogelijkheid om een lek te dichten en het water weg te pompen. Een jarenlange blokkade van de A27 door wateroverlast is geen reëel scenario.</p>

		bypass van bak en vlies moet bij voorbaat 100% uitgesloten worden, evenals bijvoorbeeld verbreding van de bouwzone of verlaging van de grondwaterspiegel waar dan ook in de natuur.	
ZWE-00367	14	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stressfactor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
	15	Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
ZWE-00368	1	Om de uitkomsten van de luchtberekeningen in het MER goed te kunnen beoordelen zou ik graag willen weten hoe de toekomstige emissies zijn berekend. Het gaat dan met name over de samenstelling van het wagenpark en bijbehorende emissiefactoren per voertuigklasse. In de Bijlage 3 van het Deelrapport luchtkwaliteit 'invoergegevens modelberekeningen' staan dergelijke essentiële data niet vermeld. Hierdoor zijn deze berekeningen niet te controleren op juistheid en volledigheid. In het beste geval is hier sprake van slordigheid, maar het ligt dicht aan tegen misleiding. Het MER schiet kortom tekort in transparantie, en het is naar mijn mening onverantwoord om op basis van zulke slecht uitgevoerde dan wel slecht gerapporteerde berekeningen een besluit te nemen.	In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&M bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Tabellen_grafieken/Milieu_Leef_omgeving/Emissiefactoren . De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer. Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.
	3	Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.

ZWE-00369	2	<p>U blijft redeneren vanuit oude patronen en kijkt niet naar nieuwere onderzoeken en ontwikkelingen (mag ik nogmaals naar de cijfers van Vancouver verwijzen en u wijzen op de ontwikkeling van zelfrijdende auto's?). Ik geloof er werkelijk niet in dat economische groei synoniem moet zijn met meer auto's. Dat is een keuze van inrichting van steden en terreinen. De binnenstad van Utrecht mocht eerst ook niet auto-vrij, dat was slecht voor de omzet. Ondertussen is het zo'n groot succes dat ondernemers zelf vragen om het opheffen van autoverkeer omdat de omzet dan met sprongen stijgt. Zou iets dergelijks niet ook op kunnen gaan voor snelwegen?</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (2.2.1 verkeersprognoses en 2.2.2 gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerptraacébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten ten aanzien van de lange termijn ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer in Nederland gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r..</p> <p>In tegenstelling tot (een deel van) de binnenstad van Utrecht, is het autovrij maken van de Ring Utrecht geen optie; de Ring Utrecht is een essentieel onderdeel van het internationaal autowegennetwerk.</p>
	3	<p>Over het hoofd gezien belang: het belang van natuur wordt nog steeds onderschat. Ik verwijs met nadruk naar mijn bijlage. Gedragsproblemen in grote steden zijn volgens mij gedeeltelijk te herleiden op te veel prikkels. Hiervoor kan natuur een tegenwicht bieden. Moet het er wel zijn. Ik vind het onacceptabel dat de Gemeente Utrecht de opgave wordt gesteld om de luchtkwaliteit te verbeteren, terwijl er alleen maar asfalt om de stad wordt gelegd. En als de Gemeente daar dan auto's over wil laten rijden, dan mag dat niet vanwege de files. Verder verwijs ik naar de bijlage.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft als tweede doelstelling om de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig te houden en waar mogelijk te verbeteren.</p> <p>In hoofdstuk 8 van de milieu-effectrapportage worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een afname van concentratiewaarden na realisatie, vanwege de afname van de achtergrondconcentraties. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Zie voor meer informatie over het projecteffect het algemene deel luchtkwaliteit.</p> <p>In uw zienswijze stelt u dat geen auto's vanuit de gemeente Utrecht over de Ring Utrecht mogen rijden. Deze stelling is onjuist. Er geldt geen geslotenverklaring op snelwegen voor autoverkeer vanuit de stad Utrecht.</p>
	4	<p>Ik sta de komende 8 jaar extra in de file voor een oplossing waar ik niet achter sta. Ik raak natuur kwijt, meer natuur kunt u niet maken, tenzij u een industrieterrein opheft. U maakt iets stuk wat nooit meer goed kan komen, ook niet als we over 10-20 jaar constateren dat de "groene kliek" misschien toch gelijk had.</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoelage gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van de ecologische hoofdstructuur (EHS), als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen.</p> <p>Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat, de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd.</p>

		<p>Zoals uit het milieu-effectrapport tweede fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigend stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p>
5	<p>De maatschappelijke kosten-batenanalyse die Decisio voor u heeft uitgevoerd pakte alleen positief uit bij grote economische groei. Ik was stomverbaasd, te zien dat Decisio ervan is uitgegaan dat de werkzaamheden in het geheel geen extra kosten met zich zouden meebrengen door omrijden, vertragingen, wegafsluitingen, enzovoort. Het spreekt vanzelf dat dergelijke kosten er wel degelijk zullen zijn! Bovendien is er geen sprake van grote economische groei, en wil het er bij mij anno 2016 niet in dat groei synoniem moet zijn met meer autoverkeer. Op diverse plekken in de wereld wordt ondertussen anders bewezen (o.a. Vancouver).</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse). Er is conform de leidraad voor de KBA een kwalitatieve inschatting gemaakt van de hinder tijdens de bouwfase. Zie pagina 17 van de eindrapportage Maatschappelijk Kosten Baten Analyse (MKBA) Ring Utrecht (Decisio maart 2014). Dit is conform voorschriften voor MKBA's in deze fase van een project. Als het autoverkeer tijdens de realisatiefase langere tijd minder goed doorstroomt kunnen de effecten daarvan in kaart gebracht worden door middel van een (kwalitatieve) inschatting door de uitvoerder van de OEI/KBA." (Bron: KBA bij MIRT-verkenningen (p.36, min I&M, september 2012).</p>
10	<p>Compensatie kan dan alleen door een industrieterrein af te breken, te saneren, en dáár een bos van te maken. Gaat niet gebeuren verwacht ik. Op dit moment biedt het OTB te weinig garantie voor compensatie die wel compenseert. Trek het in.</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de oppervlakte van het landgoed, de aangetaste natuur wordt ruimhartig gecompenseerd.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren (zie de toelichting bij het tracébesluit). De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de ecologische hoofdstructuur (EHS), met inbegrip van Amelisweerd, met de grootst mogelijke kwaliteitstoelage gecompenseerd.</p> <p>Compensatie van natuurwaarden vindt plaats binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving. Het ruimtebeslag dat het project legt op beschermde gebieden (ecologische hoofdstructuur = EHS) wordt gecompenseerd. Samen met regiopartijen (Provincie Utrecht, gemeenten, natuur behorende organisaties) is gezocht naar geschikte locaties voor de compensatie van EHS. Versteving van de bestaande EHS is daarbij een van de uitgangspunten geweest. EHS-compensatie vindt uitsluitend plaats op gronden die daarvoor in aanmerking komen zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013-2028. Dit betekent dat EHS-compensatie buiten de bestaande EHS (maar wel daaraan grenzend) en bij voorkeur binnen de zogenaamde groene contour plaatsvindt.</p>
12	<p>Ik maak ernstig bezwaar tegen het kappen van vele bomen in het recreatiepark De Voorveldse Polder. Door een soort domino-effect als gevolg van een extra rijstrook, die weer leidt tot het opschuiven van de afrit en de noodzaak van waterberging ter compensatie is de aanslag bijzonder groot. Nut en noodzaak hiervan is niet aangetoond.</p>	<p>De extra rijstrook op de westelijke hoofdrijbaan van de A27 heeft slechts over een relatief beperkte lengte invloed op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder, namelijk alleen ter plaatse van het puntstuk (aansluiting toerit op parallelrijbaan). Daarnaast wordt langs de toerit een vluchtstrook aangelegd die noodzakelijk is vanuit oogpunt van verkeersveiligheid. Deze vluchtstrook heeft impact op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder. Dit effect is niet te vermijden binnen de doelstellingen van het project.</p> <p>Mede naar aanleiding van deze zienswijze is het ruimtebeslag in het recreatiepark aangepast door het verleggen van de geplande waterberging. Hierdoor kunnen meer bomen gehandhaafd blijven. In de Nota van Wijzigingen is dit toegelicht.</p>
13	<p>Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.</p>	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond</p>

			<p>beschermd nest heeft de Kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de Kievit geen compensatieplicht.</p>
	14	<p>De werkzaamheden naast de bak bij Nieuw-Amelisweerd leiden naar te vrezen valt tot veranderingen in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
ZWE-00371	2	<p>Er is een breed scala aan redenen om de verbreding van de A27 niet door te zetten: – Het is een extra aanslag op het landgoed Amelisweerd. Dit landgoed wordt door vele Utrechters, ook door mijzelf, gebruikt als noodzakelijk recreatiegebied. Los daarvan gaat het om een kwetsbaar landgoed met een hoge waarde, dat door verandering van de grondwaterstand kan verdrogen.</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoelage gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van de ecologische hoofdstructuur (EHS), als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat, de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het milieu-effectrapport tweede fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigende stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.(2.8.2 Amelisweerd)</p> <p>Vanwege de belangrijke functie van het vlies (of folie) is het noodzakelijk de bestaande grondwatersituatie te behouden (en daarmee de bestaande grondwaterfluctuatie). Om die reden</p>

		<p>zal in het programma van eisen uitgebreid aandacht worden besteed aan deze risico's en een duidelijk set eisen, randvoorwaarden en veiligheidsprocedures worden opgenomen.</p> <p>Lokale effecten op de grondwaterstand als gevolg van de gewijzigde situatie rond de bak Amelisweerd worden meegenomen bij de nadere uitwerking van het ontwerp. Deze effecten zijn naar verwachting beperkt. Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Bij de aanleg van de oorspronkelijke tunnelbak zijn damwanden gebruikt. Via grondwatermetingen aan beide zijden van de tunnelbak is destijds bepaald dat na afloop van de werkzaamheden de grondwaterstand aan beide zijden van de tunnelbak zich min of meer heeft hersteld tot de situatie van voor de aanleg. Ook nu zal tijdens de verdere uitwerking van het ontwerp voor de bak er nadrukkelijk aandacht zijn voor de effecten op het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten intensief gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de landgoederen binnen Amelisweerd. Indien nodig worden mitigerende maatregelen genomen.</p>
3	Om de A27 te verbreden is het nodig om aan het folie bij de weg te komen. Het risico dat hier iets fout gaat is erg groot en dat heeft forse, onacceptabele gevolgen voor Amelisweerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
4	<p>Deze plannen zorgen voor meer autoverkeer. Dit autoverkeer zorgt voor meer luchtvervuiling en geluidsoverlast en zijn daarmee schadelijk voor de gezondheid van alle Utrechters. Deze verkeersplannen staan haaks op de inspanningen van de gemeente Utrecht om de overlast van het autoverkeer te verminderen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - De plannen zijn gebaseerd op eigen opgelegde normen (uit nota mobiliteit) ten aanzien van de doorstroming in de spits. Het is onverstandig om capaciteit te bepalen op basis van de spits. - Dit plan is allang achterhaald door moderne ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit. Allerlei vormen van slimme bereikbaarheid en gezamenlijk of collectief autogebruik zijn niet meegenomen in de onderbouwing van plan of mogelijke alternatieven. Veel verkeerskundigen zijn er al van overtuigd dat de ontwikkeling van slimme vormen van mobiliteit dit soort enorme verbredingsplannen compleet achterhaald maken. - Verbreding van snelwegen is oud denken. Sinds Parijs kan geen enkele sector in onze economie zich meer onttrekken aan duurzame maatregelen, met name veel minder energie gebruiken en veel minder klimaatemissies. We zullen veel meer de fiets, trein, bus en metro gaan pakken ipv. de auto. De capaciteit van het wegennet is al te groot en lokt alleen maar het kiezen voor de auto en het rijden in de spits uit. De grote capaciteit van het wegennet belemmert de noodzakelijke overstap op fiets en OV. 	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen)</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.3 verschuiven van knelpunten).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (2.2.1 verkeersprognoses en 2.2.2 gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Het beleid van de gemeente Utrecht is beschreven in het ambitiesdocument 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar' (UAB) (gemeente Utrecht, januari 2012) en verder uitgewerkt in het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB), Mobiliteitsplan Utrecht 2025 (gemeente Utrecht mei 2016). In de onderzoeken voor het tracébesluit Ring Utrecht is rekening gehouden met UAB-maatregelen waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden. Dit betekent bijvoorbeeld dat de onderzoeken in het deelrapport Verkeer rekening houden met de afwaardering van de Cartesiusweg en 't Goylaan naar een enkelstrooks profiel. In eerdere fasen van het project (trechterstappen, fase 2a) is UAB meegenomen als gevoeligheidsanalyse in het verkeersonderzoek.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit zoals nu voorligt. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 - 2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p>

			Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r..
	5	Om de uitkomsten van de luchtberekeningen in het MER goed te kunnen beoordelen zou ik graag willen weten hoe de toekomstige emissies zijn berekend. Het gaat dan met name over de samenstelling van het wagenpark en bijbehorende emissiefactoren per voertuigklasse. In de Bijlage 3 van het Deelrapport luchtkwaliteit 'invoergegevens modelberekeningen' staan dergelijke essentiële data niet vermeld. Het MER schiet tekort in transparantie.	Voor het uitvoeren van luchtberekeningen worden jaarlijks in maart door de overheid emissiefactoren vastgesteld. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Tabellen_grafieken/Milieu_Leefomgeving/Emissiefactoren
	6	- Ik maak ernstig bezwaar tegen het kappen van vele bomen in het recreatiepark De Voorveldse Polder. Door een soort domino-effect als gevolg van een extra rijstrook, die weer leidt tot het opschuiven van de afrit en de noodzaak van waterberging ter compensatie is de aanslag bijzonder groot. Nut en noodzaak hiervan is niet aangetoond.	De extra rijstrook op de westelijke hoofdrijbaan van de A27 heeft slechts over een relatief beperkte lengte invloed op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder, namelijk alleen ter plaatse van het puntstuk (aansluiting toerit op parallelrijbaan). Daarnaast wordt langs de toerit een vluchstrook aangelegd die noodzakelijk is vanuit oogpunt van verkeersveiligheid. Deze vluchstrook heeft impact op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder. Dit effect is niet te vermijden binnen de doelstellingen van het project. Mede naar aanleiding van deze zienswijze is het ruimtebeslag in het recreatiepark aangepast door het verleggen van de geplande waterberging. Hierdoor kunnen meer bomen gehandhaafd blijven. In de Nota van Wijzigingen is dit toegelicht.
ZWE-00372	6	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.
	8	Dit plan zal de automobilititeit vergroten. Dat geeft meer luchtvervuiling door roet, fijnstof, NOx, slijtage van remmen, banden en asfalt. De gevolgen voor de volksgezondheid zullen verergeren. Als de gekozen ontwerpsnelheid verhoogd wordt naar 130 km/u zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km/u zal de luchtverontreiniging afnemen. Dit is erg belangrijk omdat de luchtvervuiling in het Utrechtse nog niet aan de normen voldoet, en al helemaal niet aan De WHO normen. Als de maximum snelheid naar 80 km/u gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de luchtkwaliteit in de regio nog meer verbeteren door afname van de roetuitstoot.	De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.
ZWE-00373	1	Het is voor mij niet mogelijk om in te gaan op alle documenten, die zijn verschenen over de Ring Utrecht. Deze zienswijze beperkt zich tot de hoofdlijn en dat is ook precies waar het fout gaat bij dit project. Rijkswaterstaat bouwt voort op het oude stramien van meer asfalt en denkt daarmee de files te bestrijden. Deze werkwijze krijgt steeds meer het karakter van een achterhoedegevecht.	Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de

	<p>Enkele weken geleden stond ik voor het eerst in de spits in de file op de A27 bij Amelisseweerd. Ik kwam vanaf Arnhem en moest via de A27 en een klein stukje A28 de afslag naar Bilthoven hebben. Toen we de afslag bereikt hadden (die bevat zelf al twee rijstroken), bleek dat het verkeer niet zozeer op de rijksweg, maar op alle dwarswegen tot aan Bilthoven vast stond. Wat nog al eens wordt vergeten: Niemand heeft een bestemming die op een rijksweg ligt.</p> <p>Hier is duidelijk wat de uitwerking is van de visie dat je met de auto op elk moment van de dag van elke A naar elke B(eter) moet kunnen rijden. En liefst met 130 km/uur, want haast moet gepropageerd worden. De nieuwe wegen roepen meer verkeer op en leiden op andere plekken tot nieuwe knelpunten, waardoor we na alle wegverbredingen van de kabinetten Rutte weer terug zijn bij af.</p> <p>Mijn buurman in Arnhem had een baan in Arnhem. Nu heeft hij een baan in Amstelveen en rijdt hij op en neer. Dat is het beleid dat wordt gepropageerd en gefaciliteerd.</p>	<p>projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer, hoofdstuk 8.</p>
2	<p>Wat ontbreekt is een visie op een leefbare toekomst met een gezond klimaat en schone lucht. Nu de klimaatdoelstellingen van Parijs wereldwijd worden geaccepteerd wordt het tijd dat we daar naar gaan handelen. Meer en beter openbaar vervoer en vooral meer (OV-)fietsen. Vervuulende brommers verbieden, want er zijn voldoende elektrische alternatieven.</p> <p>Dat is waar we haast mee moeten maken. Nu nog 1,2 miljard besteden aan achterhaalde oplossingen brengt ons niet vooruit, maar verder achterop.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.</p> <p>Het verbieden van brommers valt buiten de scope van dit project.</p>
4	<p>Over het hoofd gezien belang:</p> <p>In het boekje Ontwerp-Tracébesluit in beeld van Rijkswaterstaat wordt aangegeven dat er aan de normen voor luchtkwaliteit zal worden voldaan door compenserende maatregelen elders. Er komt een boel vervuiling in de lucht bij en elders gaan we proberen dat er weer uit te halen. En als het niet lukt gaan we het nog wat harder proberen. Dat staat er.</p> <p>Volgens het boekje moet je dat op nationaal niveau bekijken. Betekent dat het gebied waar net aan de norm voldaan wordt een stuk groter wordt?</p> <p>Niet wordt vermeld dat de normen zelf lang niet tegemoet komen aan wat de Wereldgezondheidsorganisatie van de Verenigde Naties gezonde lucht noemt en dat de compenserende maatregelen sowieso al zouden moeten worden genomen om de lucht schoner te krijgen.</p> <p>En een overdekte bak bij Amelisseweerd zonder wegverbreding zou ook niet zo'n gek idee zijn.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Om te bereiken dat de lucht schoner wordt en voldoet aan de Europese luchtnormen zijn verschillende maatregelen nodig. De EU zet in op de voortdurende aanscherping van de emissie-eisen voor nieuwe personenauto's, bestelauto's en vrachtwagens (euronormen) die bijdragen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit langs wegen. Deze eisen zorgen ervoor dat nieuwe personenauto's en vrachtauto's schoner zijn dan oudere voertuigen. De EU zet ook in op minder uitstoot van industrie, scheepvaart en landbouw. Daarnaast worden landelijke, regionale en lokale maatregelen genomen. Het rijk zet in op belastingvoordelen voor schonere auto's en stimulering van schonere vrachtauto's en bussen. Provincies zorgen voor schonere bussen. Gemeenten voeren milieuzones in voor vrachtverkeer, ontmoedigen vervuילend vervoer en zorgen voor groene golf verkeerslichten. RWS stimuleert telewerken, carpoolen en plaatst schermen. Het NSL maatregelpakket wordt jaarlijks bijgesteld.</p> <p>Onderdeel van het NSL is de jaarlijkse monitoring. Als onderdeel van de monitoring worden jaarlijks met de monitoringstool berekeningen uitgevoerd van de concentraties in het achterliggende kalenderjaar en van de prognosejaren van het NSL (2015, 2020 en 2030). Metingen zeggen alleen iets over de huidige situatie en niet over een toekomstig effect. Indien uit de monitoring blijkt dat de geplande of getroffen maatregelen niet voldoende effectief zijn, zullen er binnen het NSL extra maatregelen worden genomen om de (dreigende) normoverschrijdingen weg te nemen. In de NSL monitoring worden de concentraties fijn stof en stikstofdioxide in kaart gebracht op basis van modelberekeningen en metingen. De luchtkwaliteit in Nederland wordt continu gemeten met het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML) door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Voor een overzicht van de meetpunten zie www.rivm.nl/lml. Modelberekeningen zorgen voor een geografisch meer gedetailleerd en beter dekkend totaalbeeld van de luchtkwaliteit dan mogelijk is op basis van alleen metingen op een beperkt aantal meetlocaties. De metingen vormen een essentiële basis voor de jking van modelberekeningen. Het RIVM stelt jaarlijks een rapportage op met de resultaten van de monitoring. Deze rapportages zijn in november/december openbaar. De rapportages van de jaarlijkse monitoring zijn te vinden op www.nsl-monitoring.nl.</p>

			<p>De maatregelen om aan de luchtkwaliteitsnormen te voldoen worden inderdaad op nationaal niveau bepaald en genomen, binnen het NSL. De effecten van die maatregelen treden evenwel ook landelijk op, dus ook in de omgeving van het project.</p> <p>Een overkapping bij Amelisweerd bouwen zonder aanpassingen aan de weg is niet realistisch, aangezien de huidige wanden van de bak niet sterk genoeg zijn om een dak te kunnen dragen.</p>
ZWE-00374	1	<p>Ik vind dat er veel te gemakkelijk voorbij gegaan wordt aan de belangen van de burger. Er wordt alleen gekeken naar het wettelijk kader.</p> <p>In uw brochure op bladzijde 63 wordt onder het kopje 'Tot aan de aansluiting Houten' gesproken over bomenrijen langs de A27. Deze worden gehandhaafd in de richting Breda, maar op verzoek van de bedrijven komen er langs de andere kant, in de richting Utrecht, geen bomen omdat de bedrijven goed zichtbaar willen blijven vanaf de A27. Als je echter een bomenrij aan de Houtense kant van de A27 plaatst, kan en zal veel geluid én fijnstof wegnemen dat anders met de heersende windrichtingen direct de bebouwde kom van Houten inwaait.</p> <p>Bovendien viel mij op dat over de helft van het traject Aansluiting Houten - Kruising N409 van de A27 helemaal geen bedrijven staan. Dit stuk ligt tussen eerder genoemde aansluiting Houten en de voormalige oprijlaan naar kasteel Heemstede. Naar mijn idee zou het beter zijn als Rijkswaterstaat minimaal het stuk langs de A27 vanaf begin van de aansluiting Houten tot aan de bomenrij van de voormalige oprijlaan Heemstede voorziet van eenzelfde bomenrij als aan de andere kant van de A27. Dit ter compensatie van de natuurschade.</p> <p>Het allerbeste zou zijn als RWS het hele stuk langs de oostkant van de A27 tussen het begin van de Aansluiting Houten - Kruising N409 van deze bomenrij gaat voorzien.</p>	<p>Bepanting zoals struiken en bomen absorberen nauwelijks geluid. Voor een werkelijk waarneembaar effect van bomen op de geluidsbelasting moet er sprake zijn van een diep en ook fors gesloten bos. Aangezien het geluidreducerend effect van beplanting gering is en sterk afhankelijk van het type beplanting, wordt daar in de rekenmethodieken geen rekening mee gehouden.</p> <p>Het is vaak wel zo dat de beleving van geluid verandert bij de aanwezigheid van beplanting: de geluidbron is dan aan het zicht onttrokken en het geluid wordt als minder aanwezig en minder storend ervaren. Het geluid van de beplanting zelf, bijvoorbeeld in de wind ritselende bladeren, kan bovendien het geluid van de weg onder bepaalde omstandigheden maskeren.</p> <p>In 2009 is met het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) gezocht naar innovatieve oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit langs het rijkswegennet. Binnen het IPL zijn op basis van internationaal literatuur- en laboratoriumonderzoeken alle kansrijke maatregelen voor de verbetering van luchtkwaliteit onderzocht. De kennis is opgedaan binnen grootschalige praktijkonderzoeken die binnen het innovatieprogramma zijn uitgevoerd. Het gaat om het effect van schermen, vegetatie, overkappingen van de weg, inclusief luchtbehandeling en Dynamisch Verkeersmanagement. Informatie over de resultaten van vegetatie kunt u vinden op de site: https://www.rijksoverheid.nl/zoeken?trefwoord=ipl+vegetatie. Uit het IPL onderzoek blijkt dat bomen en struiken weinig positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de Rijksweg.</p> <p>In het NSL rekenmodel luchtkwaliteit wordt rekening gehouden met bomen langs wegen in alleen binnenstedelijke situaties. Voor stedelijke wegen is een bomenfactor opgenomen in het rekenmodel. Dit in tegenstelling tot rijkswegen in buiten stedelijk gebied met weinig bebouwing, waar geen bomenfactor voor is opgenomen. Binnenstedelijke wegen met aan beide zijden een bomenrij hebben een negatief effect op de luchtkwaliteit, omdat uitlaatgassen onder het bladerdak blijven hangen. Het bepalen van het effect van het toepassen van vegetatie op schermen langs rijkswegen is (nog) niet mogelijk met het NSL rekenmodel.</p> <p>In het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) van het project Ring Utrecht is vegetatie meegenomen als innovatieve maatregel voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Op veel plaatsen is onderzoek gaande naar het reinigen van emissies van het wegverkeer door toevoegingen aan geluidschermen of kunstwerken. Dit kunnen specifieke katalysatoren of specifieke planten zoals een groenblijvende klimop zijn. Een recent voorbeeld hiervan is de Wall4Life. Locaties waar dergelijke maatregelen, indien gebleken effectief, specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven en geluidschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het MMA een filterende toevoeging aan de geluidschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Uw verzoek tot het aanbrengen van aanvullende beplanting aan de oostzijde van de A27 wordt niet overgenomen. Een dergelijke beplanting heeft geen effect op de luchtkwaliteit of geluidbelasting in Houten. Om die reden is het belang van de bedrijven langs de A27 om zichtbaar te blijven als zwaarder beoordeeld.</p>
	3	<p>Ik heb geluidsoverlast en ik vind altijd vies zwart stof op de raamkozijnen. Dat heeft consequenties voor mijn welzijn en gezondheid.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p>

			<p>In het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op de bebouwde kom van Houten.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Het project heeft vrijwel geen invloed op de geluidbelasting en de luchtkwaliteit in uw woonplaats Houten. De geluidbelasting met het project Ring Utrecht in de bebouwde kom van Houten wordt niet hoger dan de geluidbelasting die volgens de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan.</p>
ZWE-00375	1	<p>Ik ben inwoner van Groenekan en: Ik ga er vanuit dat alle onderdelen van deze zienswijze zorgvuldig worden behandeld en afgewogen, mede omdat Ik als inwoner van Groenekan sterk word geconfronteerd met het verbreden van de snelweg A27/Ring Utrecht met alle daarbij horende invloeden. Een snelweg die dwars door Groenekan loopt. Ik te maken heb met een door de Overheid veroorzaakt langdurige proces (in tweeën knippen van projecten en elkaar opvolgende wetgeving) Ik hierdoor jaren in onzekerheid leef over welke maatregelen er daadwerkelijk genomen worden en wanneer. En ook geconfronteerd word met een dubbel aantal jaren van uitvoering. Ik en met mij meer inwoners: in de aanloop van beide projecten (al 7 jaar) de directe gevolgen ondervinden: moeilijk, zo niet onverkoopbare huizen en stress.</p>	<p>Deze zienswijze is opgebouwd uit verschillende punten, die in het hiernavolgende bij punt 2 tm 13 beantwoord worden.</p> <p>Voor wat betreft het in tweeën knippen van projecten: In de gids van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit is beschreven wanneer en waarom de keuze is gemaakt voor twee verschillende procedures. Dit is ondermeer in de verschillende startnotities uitgelegd. Beide startnotities zijn in 2008 verschenen. In Groenekan is sprake van overlap van de beide projecten Ring Utrecht A27/A12 en A27/A1 waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer zal zijn dan als er slechts een project was onderzocht. Voor het project A27/A1 is het tracébesluit genomen en onherroepelijk geworden. Daarmee is duidelijkheid gekomen over de te nemen maatregelen.</p> <p>Op dit moment wordt voorzien dat er aan dit gedeelte van de A27 tweemaal gebouwd zal gaan worden, dit brengt zoals inspreker aangeeft tweemaal bouw hinder met zich mee. Met de aannemers van de projecten zal na het tracébesluit in overleg getreden worden om te zien of er een efficiëntieslag gemaakt kan worden zodat de dubbele bouw hinder zoveel mogelijk wordt beperkt.</p> <p>Zie voor beantwoording van het punt over de onverkoopbare huizen het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 bouwschade en nadeelcompensatie</p>
	4	<p>3. geluidwerende voorzieningen Ik ben van mening dat optimale geluidwerende voorzieningen essentieel zijn voor onze leefomgeving. Het is dan ook logisch dat er op een groot aantal lekken langs het tracé geluidwerende voorzieningen worden getroffen in de vorm van geluidschermen. Waarbij ik opmerk: Wanneer er een knip wordt gelegd tussen deeltrajecten dient dit niet ten koste te gaan van de inwoners van het dorp Groenekan. Met name wanneer er eveneens sprake is van tussentijds wijzigende juridische kaders.. Zoals het er nu uitziet lijkt het erop dat binnen de nieuwe wetgeving dezelfde uitkomst voor de leefomgeving wordt bereikt, echter, effectiviteit en ervaringen en wensen van bewoners dienen voorop te staan: In het u bekende geluidsrapport zijn voor twee locaties aanbevelingen gedaan om te komen tot effectievere geluidswerende maatregelen. Hiermee dient cumulatie van diverse geluidsbronnen te worden beperkt. Deze locaties betreffen de kern Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan. 3.a.Nieuwe Wetering : het op een andere wijze inzetten van geluidsmaatregelen is hier mogelijk effectiever. Overleg hierover dient gevoerd te worden met bewoners en de gemeente de Bilt</p>	<p>Er is nader onderzoek verricht naar de mogelijkheden om de maatregelen uit het ontwerp-tracébesluit anders in te zetten bij Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg, om op die manier de cumulatieve geluidbelasting te verlagen. Naar aanleiding van dit onderzoek zijn geen wijzigingen tussen ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit in de plaatsing van de schermen opgenomen.</p> <p>Voor de locatie bij de Koningin Wilhelminaweg is gekeken of het effectiever was om een scherm langs de spoorlijn neer te zetten; op deze locatie is ProRail echter bezig met een onderzoek naar afscherming van diezelfde spoorlijn in het kader van de sanering. Dit saneringsonderzoek is niet gereed voor het tracébesluit van de Ring gepubliceerd wordt.</p> <p>Voor de locatie Nieuwe Wetering is gebleken dat een verplaatsing van (een deel van) het wettelijke scherm niet leidt tot een verbetering van de geluidsituatie voor alle woningen daar. Een aanvullend scherm langs de N234 wordt beschouwd in het kader van het bovenwettelijk maatregelpakket. De bovenwettelijke maatregelen maken geen deel uit van het tracébesluit. Er wordt voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen.</p> <p>Voor de kern Groenekan, langs het wegvak Utrecht-Noord - Bilthoven, volgt het project Ring Utrecht op het al afgeronde tracébesluit A27/A1. In het tracébesluit voor de Ring Utrecht is daarom de situatie conform dat tracébesluit als uitgangspunt gekozen voor het onderzoek voor het project Ring Utrecht.</p> <p>Uit een onderzoek dat begin 2015 is uitgevoerd, is gebleken dat deze werkwijze geen nadelige invloed heeft op de omvang van de maatregelen. Dit onderzoek is door de gemeente De Bilt en de Omgevingsdienst Regio Utrecht beoordeeld en de conclusies zijn door hun onderschreven.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p>

		<p>In Groenekan is sprake van overlap van twee projecten: Ring Utrecht en A27/A1, waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer is dan als er slechts een project zou zijn geweest. Dit geldt voor het gedeelte tussen aansluiting Utrecht-Noord en aansluiting Bilthoven. Voor het project A27/A1 is het tracébesluit genomen en onherroepelijk geworden. Daarmee zijn de te nemen maatregelen voor dit project inzichtelijk. Het tracébesluit van het project Ring Utrecht voorziet in het ombouwen van de spitsstrook in noordelijke richting naar een volwaardige vierde rijstrook. Bovendien worden er geluidsmaatregelen getroffen onder andere in de vorm van ophoging van het scherm van de A27/A1 aan de westzijde van de snelweg.</p> <p>Op dit moment wordt voorzien dat er aan dit gedeelte van de A27 tweemaal gebouwd zal gaan worden. Dit brengt zoals u aangeeft tweemaal bouw hinder met zich mee. Met de aannemer van het project A27/A1 wordt momenteel overlegd om te zien of er een efficiëntieslag gemaakt kan worden, zodat de dubbele bouw hinder zoveel mogelijk beperkt wordt.</p>
5	<p>4. Reflectieonderzoek en samenwerking met Pro Rail</p> <p>Zoals bij u bekend, is ten tijde van het TB A27/A1 door de bewoner van Koningin Wilhelminaweg 329 bezwaar gemaakt tegen de reflectie van de achterzijde van het geluidsscherm door het spoor. Met name de hoogste twee meter dragen in grote mate bij aan deze reflectie, welke nu nog verder zou worden versterkt door het plaatsen van een aanvullende meter.</p> <p>4.a. Koningin Wilhelminaweg: Ik wens een Reflectieonderzoek, zoals door de Raad van State voorgeschreven bij het TB A27/A1,</p> <p>Reflectieonderzoek ontbreekt op dit moment. Hierdoor kunnen maatregelen op dit moment nog niet worden gewogen op hun effectiviteit. Tegelijkertijd zorgt het spoorweglawaai, met name 's nachts voor overlast. Dit stuk spoor staat opgenomen in het Meerjaren Programma Geluidssanering voor mogelijke maatregelen langs het spoor. De omgevingskwaliteit en leefbaarheid zullen toenemen door het integreren van de diverse geluidsopgaven.</p> <p>4.b. Ik verzoek u om in breed verband met de gemeente de Bilt, de Provincie en uw Staatssecretaris, als verantwoordelijke voor ProRail en Milieu t.a.v. de Koningin Wilhelminaweg (met speciale aandacht voor de verzorgingsplaats) samen te werken op het integreren van diverse geluidsopgaven</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg.</p> <p>Bij het ontwerp-tracébesluit is bij het Deelrapport geluid - Specifiek in bijlage 12 een notitie opgenomen van TNO waarin geconcludeerd is dat de effecten van de reflecties van spoorweggeluid beperkt zijn en geen aanleiding geven voor aanvullende maatregelen.</p>
7	<p>6. Luchtkwaliteit</p> <p>Een slechte luchtkwaliteit is slecht voor de gezondheid en in het bijzonder voor kinderen die binnen 100 meter van de snelweg wonen en onderwijs krijgen. Op dit moment liggen 2 scholen in deze straal in Groenekan. Uit internationaal onderzoek blijkt dat kinderen die binnen 100 meter van een snelweg wonen of naar school gaan tot 10% minder longcapaciteit ontwikkelen en meer luchtwegklachten hebben. Binnen de woonkern Groenekan liggen onze woningen en scholen binnen die 100 meter en ik wens daarom dat er extra maatregelen worden getroffen. De gezondheidsraad heeft immers ook geadviseerd dat geen gevoelige bestemmingen binnen 300 meter van drukke wegen moeten worden gerealiseerd.</p> <p>6.a. Ik maak bezwaar tegen slechte luchtkwaliteit door de verbreding van de A27. Als inwoner wil ik weten aan welke concentraties ik word blootgesteld. Er dient meer onderzoek gedaan te worden naar regionale concentraties met effectieve rekenmodellen voor luchtkwaliteit. Ik mis de cumulatieve effecten ten opzichte van het TB A27/A1. Ik verzoek u deze effecten inzichtelijk te maken.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>In heel Groenekan, dus ook op de locatie van de scholen is het effect van het project zeer beperkt; de jaargemiddelde concentraties NO2 en fijn stof blijven vrijwel gelijk. specifieke maatregelen vanuit het project zijn daarom niet noodzakelijk.</p> <p>De voor het project Ring Utrecht uitgevoerde berekeningen zijn inclusief het effect van de A27/A1 omdat deze deel uitmaken van de vastgestelde autonome ontwikkeling. De effecten van het project A27/A1 maken deel uit van deze autonome ontwikkeling.</p>
8	<p>7. Snelheid Op diverse snelwegen in het land is in de afgelopen jaren de snelheid verhoogd tot 130 km/h. Deze ontwikkeling vind ik ten aanzien van de A27 absoluut onwenselijk en niet passend binnen de omgeving. Ik ga er dan ook vanuit dat u, in tegenstelling tot de A1, niet het snelheidsregime aanpast na het onherroepelijk worden van het TB.</p> <p>7.a. Ik wens dat er max. 100 km wordt gereden op de A27/Ring door en langs Groenekan.</p>	<p>De snelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in het tracébesluit. Dit betreft een maximumsnelheid van 100 km/uur op de A27, behalve 120 km/uur op het gedeelte boven Utrecht noord. Op de A12 geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur op de hoofdbaan en 80 km/uur op de parallelbaan. Op het moment van publicatie van het tracébesluit zijn er geen plannen daarna de snelheid te veranderen. Echter, het kan niet dat in het tracébesluit bepalingen opgenomen worden die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op veranderde inzichten in te gaan. Wel zal, mocht een verandering later in overweging genomen worden, de daartoe bestemde wettelijke procedure doorlopen worden met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p>

9	<p>8. De 15 miljoen bovenwettelijke maatregelen: 8.a. Ik wens die in te zetten op geluidwerende voorzieningen. Daarnaast verzoek ik u om de geluidproductieplafonds te verlagen overeenkomstig de daartoe te treffen bovenwettelijke maatregelen.</p>	<p>Het uitgangspunt voor het bovenwettelijk pakket is het samenstellen van een effectief geluidpakket. Hiervoor is gekozen op basis van een bewonersconsultatie die heeft plaatsgevonden in 2013, waar de voorkeur is uitgesproken om het budget voor bovenwettelijke maatregelen hoofdzakelijk aan geluidmaatregelen te besteden. Als het tracébesluit onherroepelijk is, zal het positieve effect van het bovenwettelijk maatregelenpakket planologisch worden verankerd door de geluidproductieplafonds te verlagen middels een ambtshalve wijziging. Op www.provincie-utrecht.nl/bwringutrecht vindt u informatie over het definitieve bovenwettelijke maatregelenpakket.</p>
10	<p>9. Boscompensatie en bouwplaatsen Eind januari heeft onze gemeenteraad de Gebiedsvisie De Bilt Zuid vastgesteld, waarvan u eveneens melding maakt in de notitie "Proces van probleemverkenning naar Ontwerp-Tracébesluit". In de Gebiedsvisie is de nadruk gelegd op het open en kleinschalige landschap tussen De Bilt en de Uithof. Het gebied rond de Bunnikseweg en Universiteitsweg wordt gekenmerkt door halfopen tot open landschap, dat overwegend in gebruik is als grasland, aangevuld met verspreid gelegen agrarische bebouwing. De voorgestelde schaal aan boscompensatie aan de westzijde van de aansluiting Uithof/De Bilt (locatie 47 / maatregel 2NL5) vinden wij niet passend binnen deze karaktervolle omgeving. Eveneens stuit het voorstel op veel weerstand vanuit de omgeving. Ik ben dan ook van mening dat invulling van de compensatieopgave ingevuld dient te worden door vooral in te zetten op afscherming van de snelweg. Eveneens vraag ik aandacht voor de hinder van het bouwterrein op deze locatie. Niet alleen kan dit grote hinder opleveren voor de omwonenden, maar eveneens zorgen voor een aanzienlijke verstoring van de ecologie in het gebied. Ik ben dan ook van mening dat de omvang van het werkterrein beperkt dient te blijven binnen het gebied tussen de snelweg en de nieuwe aansluiting richting Breda. Eveneens dient de ecologische impact vooraf geminimaliseerd te zijn door de aanleg van de benodigde compensatie ten behoeve van de verbinding. Over de plaats van de van Boscompensatie en de afvoer van het water rond Groenekan is met bewoners geen overleg gevoerd. Dit wordt wel gewenst. 9.a. Ik wens dat u overleg voert met bewoners en de gemeente de Bilt over de Boscompensatie, het afvoeren van water en de bouwplaatsen</p> <p>Van ervaring leren Daarnaast hoop ik, met de gemeente de Bilt dat u de ervaringen wilt delen van reeds uitgevoerde projecten. Het knooppunt De Hogt (Ring Eindhoven, A2-A67) biedt waardevolle aanknopingspunten over de wijze waarop infrastructuur en landschap met elkaar verenigd kunnen worden. Door diverse gebiedspartijen uit de omgeving van De Bilt is op basis van deze ervaring het initiatief "Liniepark Rijnsweerd" opgezet. Ik benadruk deze lessen te benutten en het initiatief verder te betrekken bij de uitwerking van het Landschapsplan en het Esthetisch Programma van Eisen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.2 Liniepark)</p> <p>Tijdens en voorafgaand aan de realisatiefase worden betrokken bewoners door Rijkswaterstaat en (uiteindelijk ook) de aannemer geïnformeerd over de werkzaamheden, de bouwfasing en de gevolgen voor hun woonomgeving. Via de projectwebsite, nieuwsbrieven, en berichten in (lokale) media zal met regelmaat informatie over de voortgang van de bouw worden aangeboden. Ook worden mogelijk informatiebijeenkomsten op locatie georganiseerd, waarbij zorgen of specifieke wensen door bewoners en nadere belanghebbenden kunnen worden geuit. Waar mogelijk zal daarop worden ingespeeld. Betrokkenen kunnen daarnaast met vragen gebruik maken van de 0800-8002 informatielijn.</p> <p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken.</p> <p>Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen.</p> <p>Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijzigingen. In het vervolproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>De boscompensatie wordt in eerste instantie zoveel mogelijk gezocht binnen het plangebied zelf. In het landschapsplan is gekeken waar dat mogelijk is. Er kunnen ook overwegingen zijn om boscompensatie op een bepaalde plek juist niet te willen zoals overwegingen vanuit cultuurhistorie of de beleving van een open landschap. Mede naar aanleiding van uw zienswijze is de inpassing van de EHS-compensatie in dit deelgebied aangepast in afstemming met belanghebbenden. De nu voorziene inrichting is beschreven in de Nota van Wijziging en het tracébesluit. De omvang van het beoogde werkterrein is sterk beperkt. Zie ook de nadere toelichting hieronder. De uitwerking van het Liniepark is geen onderdeel van het Esthetisch Programma van Eisen. Zie ook de nadere toelichting hieronder.</p>
ZWE-00376	<p>2 In het ontwerp-tracé van de A27 is een nieuw verkeersplein voorzien ter hoogte van Rijnsweerd van ongeveer 12 meter hoog. Ook wordt het tracé (met 15 rijbanen) ten minste 20 meter in westelijke richting (richting mijn huis) verbreed. Dit lijkt mij, gelet op mijn gezondheid en die van mijn gezinsleden (ik heb het over fijnstof en geluidsoverlast), een zeer onwenselijke situatie. Nu woon ik nog niet eens het dichtst bij het nieuwe tracé, maar er zijn ook nog woningen gelegen aan de Enny Vredelaan die op minder dan dertig meter van het nieuwe tracé komen te liggen. Hoe denkt u te bewerkstelligen dat de gezondheid van deze bewoners door de aanleg van het ontwerp-tracé niet achteruit gaat?</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Luchtkwaliteit: de jaargemiddelde concentratie PM_{2,5} in Rijnsweerd ligt (in 2030) in de range van 11,5-12,5 u/m³ (grenswaarde 25 u/m³). Het project Ring Utrecht verandert dit niet. Deze effecten leiden niet tot relevante risico's voor de gezondheid.</p>
	<p>3 Ik zie (op pagina 52) dat u tussen de viaducten over de Archimedeslaan en de Weg tot de Wetenschap, voorziet in een geluidsmuur van 6 meter hoog. Dat lijkt mij bij lange na niet genoeg om het geluid van een deels op 12 meter hoog gelegen verkeersplein te weren. Daarbij komt dat</p>	<p>Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat met het maatregelenpakket zoals dat is opgenomen in het tracébesluit in Rijnsweerd en de wijken daarachter kan worden voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer. In het hoofdstuk Geluid van de Nota van Antwoord wordt</p>

	<p>als ik een dwarsprofiel bekijk van de A27 ter hoogte van de Archimedeslaan dan zie ik een geluidsmuurtje van amper 2 meter hoog. Kennelijk is dit punt nog onzeker en niet uitgewerkt; hoe kunt u dan überhaupt de effecten van de plannen onderbouwen? Graag ontvang ik op dit punt een duidelijkheid en een onderbouwing van zowel de verschillen die nu nog in de stukken zijn aan te treffen als de keuze die u voorstaat.</p>	<p>nader ingegaan op de vragen en opmerkingen die in de zienswijzen zijn gesteld ten aanzien van de geluidssituatie in Rijnsweerd.</p>
5	<p>Overigens verzoek ik u te overwegen of, indien dit plan onverhoopt doorgaat, bij de binnenste rijbaan (nabij de stad) van de A27, komende vanuit Amersfoort richting Den Haag, een maximumsnelheid in te voeren van 80 km per uur. Net zoals dat op de binnenste rijbanen van de A12 geldt. Ik zie namelijk geen enkel verschil in deze situaties. Het nieuwe tracé van de A27 komt nu immers ook dichtbij de bewoonde bebouwing (Enny Vredelaan) te liggen met dezelfde geluids- en stofoverlast. Graag ontvang ik indien u dit verzoek niet overneemt een onderbouwing van het verschil in behandeling.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur).</p> <p>U stelt een verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen voor door de verhoging naar 130 km/u terug te draaien en een limiet van 80 of 90 km/u op ringwegen in te stellen. Dit voorstel is niet in lijn met het kabinetsbeleid. Daarin is bepalend of de EU-grenswaarden worden gehaald. Daarnaast is het effect op de concentraties vervuilende stoffen van een snelheidsverlaging direct langs de weg beperkt. Naarmate de afstand tot de snelweg toeneemt, is dit effect bijna te verwaarlozen. Een verlaging van de snelheid zal dan ook maar een zeer beperkt effect hebben op het verbeteren van de gezondheid van bewoners in de grote steden. Een groter effect op de gezondheid van inwoners van de grote steden heeft het aanpakken van de gemeentelijke knelpunten, die vooral verder binnenstedelijk liggen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80km/uur zijn niet nodig.</p> <p>De nieuwe ligging van de weg is meegenomen in het akoestisch onderzoek en het luchtonderzoek. Op de A12 en de A27 bij de Emmy Vredelaan wordt beide de huidige snelheid gehandhaafd, dit betreft geen verschil in behandeling.</p>
9	<p>De extra rijstroken op de A27 hebben een grote verkeersaantrekkende werking. Zo neemt het verkeer op de A27 tussen Rijnsweerd en Lunetten met circa 70% toe ten opzichte van de verkeersintensiteit in 2014. Dit toont aan dat met de verbreding naar 2x7 rijstroken zoveel extra wegcapaciteit wordt geboden dat de A27 aantrekkelijk wordt voor verkeer dat nu een andere route neemt, en voor reizigers die nu nog met openbaar vervoer reizen. Dit geeft extra drukte op het stedelijk wegennet en past niet binnen het streven van de gemeente Utrecht om het autogebruik terug te dringen en gebruik van openbaar vervoer te stimuleren. In de MKBA die Decisio in uw opdracht heeft uitgevoerd blijkt ook dat dit project het aantal doden en gewonden zal vergroten, omdat er in totaal op de Nederlandse wegen meer verkeer zal komen. Het project is dus de niet te rijmen met uw beleid om het aantal verkeersdoden te verminderen. Ik meen dan ook dat uw besluit op dit punt onvoldoende gemotiveerd is.</p> <p>Het belangrijkste toetsingscriterium voor verkeer is de doorstroming op verschillende vooraf vastgestelde trajecten. In het rijksbeleid is vastgelegd dat de reistijd in de spits (de doorstroming) 2x langer mag zijn dan de reistijd bij een vrije verkeersafwikkeling. Met andere woorden een reistijdfactor van 2 leidt, volgens rijksbeleid, tot een acceptabele doorstroming op de ring.</p> <p>Met 2x7 rijstroken op de A27 is echter sprake van overcapaciteit. De verkeersaantrekkende werking die hier vanuit gaat, heeft negatieve gevolgen voor het milieu, met name op het gebied van geluid en luchtkwaliteit. De gemeente Utrecht neemt vergaande maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Deze verbetering wordt met een keuze voor 2x7 rijstroken deels teniet gedaan door de hogere emissies van het extra verkeer op de snelweg. Ik vind het ongewenst dat in het gekozen wegontwerp meer asfalt wordt aangelegd dan nodig is volgens de reistijdnormen van het rijk. Dit gaat ten koste van de leefbaarheid en is strijdig met de besteding van rijksgeld aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit waarin Rijk en lokale overheden de luchtkwaliteit willen verbeteren ten behoeve van de volksgezondheid.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur en 2x6 rijstroken).</p> <p>Onderdeel van het NSL is de jaarlijkse monitoring. Als onderdeel van de monitoring worden jaarlijks met de monitoringstool berekeningen uitgevoerd van de concentraties in het achterliggende kalenderjaar en van de prognosejaren van het NSL (2015, 2020 en 2030). Metingen zeggen alleen iets over de huidige situatie en niet over een toekomstig effect. Indien uit de monitoring blijkt dat de geplande of getroffen maatregelen niet voldoende effectief zijn, zullen er binnen het NSL extra maatregelen worden genomen om de (dreigende) normoverschrijdingen weg te nemen. In de NSL monitoring worden de concentraties fijn stof en stikstofdioxide in kaart gebracht op basis van modelberekeningen en metingen. De luchtkwaliteit in Nederland wordt continu gemeten met het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML) door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Voor een overzicht van de meetpunten zie www.rivm.nl/lml. Modelberekeningen zorgen voor een geografisch meer gedetailleerd en beter dekkend totaalbeeld van de luchtkwaliteit dan mogelijk is op basis van alleen metingen op een beperkt aantal meetlocaties. De metingen vormen een essentiële basis voor de ijking van modelberekeningen. Het RIVM stelt jaarlijks een rapportage op met de resultaten van de monitoring. Deze rapportages zijn in november/december openbaar. De rapportages van de jaarlijkse monitoring zijn te vinden op www.nsl-monitoring.nl.</p> <p>In de MKBA wordt berekend dat er ten gevolge van de toename van de hoeveelheid verkeer er meer verkeersslachtoffers komen. Echter, in de methodiek van de MKBA wordt geen rekening gehouden met de specifieke verkeersveiligheidsmaatregelen die in het tracébesluit aan de Ring Utrecht zijn toegevoegd om de oplossing verkeersveiliger te maken. Voor een volledige analyse van het effect op verkeersveiligheid zie paragraaf 2.1 onderdeel verkeersveiligheid in de toelichting op het tracébesluit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p> <p>Uit het deelrapport Verkeer paragraaf 8.2 valt op te maken dat de verkeersintensiteit op de A27 tussen Rijnsweerd en Lunetten in 2030 63% hoger zal liggen dan in 2014. Hiervan is 23% het</p>

		<p>gevolg van het project, de overige 40% is autonome groei. Dat betekent dat zonder capaciteitsvergroting sprake zal zijn van een toename van het verkeer met 40% ten opzichte van 2014 op dit traject.</p> <p>De capaciteitstoename op de Ring Utrecht die het gevolg is van het project, maakt het juist mogelijk dat de gemeente Utrecht haar beleid gericht op het terugdringen van het autogebruik in de stad, kan uitvoeren. Zonder extra capaciteit op de Ring Utrecht gaat meer verkeer via het onderliggend wegennet wat ook tot meer vertraging op het onderliggend wegennet leidt. Zie paragraaf 8.4 van deelrapport Verkeer voor meer informatie hierover.</p>
10	<p>Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat maar moet voorkomen, maar Rijkswaterstaat is natuurlijk eindverantwoordelijk. Het ontwerptracébesluit schiet in dezen ernstig tekort.</p>	<p>Er bestaat een kans dat door werkzaamheden aan de Ring Utrecht schade ontstaat aan eigendommen van derden. Aan de hand van de voorgenomen werkzaamheden wordt een invloedsgebied in kaart gebracht. Binnen dit gebied worden – vóór aanvang van de werkzaamheden – bouwkundige vooropnamen uitgevoerd aan objecten, installaties of landbouwgronden. De vooropnamerapporten worden aan de eigenaren verstrekt en gebruikt om te beoordelen of er een verband bestaat tussen schade en de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Aangewezen objecten, installaties of landbouwgronden zullen worden gemonitord tijdens de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Indien er volgens een benadeelde schade is ontstaan als gevolg van de werkzaamheden dan kan deze een verzoek om schadevergoeding indienen.</p>
12	<p>Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, zullen in de omgeving veel lawaai gaan geven tijdens de bouw. Wat gaat u daartegen ondernemen? Ik stel voor de geluidsschermen langs de Waterlinieweg preventief te verhogen. Ik hoop dat u dat regelt in het tracébesluit.</p> <p>Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.</p> <p>De luchtkwaliteit in de regio Utrecht voldoet nog steeds niet aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO-norm voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te ontgiften. Verbreding van de Ring Utrecht zal een aantrekkende werking hebben op verkeer door en om de stad. Ook zullen de achtergrondconcentraties van de gifstoffen verhogen. Hierdoor zal de lucht nog viezer worden. Het aantal inwoners in de stad dat eraan overlijdt en/of ziek wordt zal dramatisch stijgen. Daarnaast is het ook vrijwel zeker dat door de stijging van NO2 uitstoot die het resultaat zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen voldoet.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Toekomstig Landelijk luchtbeleid</p> <p>Nu bijna overal in Nederland de Europese normen worden gehaald wordt het landelijk beleid meer gericht op maximale gezondheidswinst in plaats van normoverschrijdingen. De Europese bronmaatregelen (schonere motoren) zijn momenteel het meest kosteneffectief om de luchtkwaliteit te verbeteren. Om het wagenpark de komende jaren schoner te krijgen wordt het gebruik van minder milieubelastende brandstoffen zoals waterstof en de verdere ontwikkeling van elektrische voertuigen gestimuleerd. In de Tweede kamer brief van 5 juli 2016 is gemeld dat de Gezondheidsraad is gevraagd om te adviseren over hoe gezondheid meer centraal te stellen in het luchtkwaliteitsbeleid. Dit advies wordt in 2017 verwacht.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Om te bereiken dat de lucht schoner wordt en voldoet aan de Europese luchtnormen zijn verschillende maatregelen nodig. De EU zet in op de voortdurende aanscherping van de emissie-eisen voor nieuwe personenauto's, bestelauto's en vrachtwagens (euronormen) die bijdragen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit langs wegen. Deze eisen zorgen ervoor dat nieuwe personenauto's en vrachtauto's schoner zijn dan oudere voertuigen. De EU zet ook in op minder uitstoot van industrie, scheepvaart en landbouw. Daarnaast worden landelijke, regionale en lokale maatregelen genomen. Het rijk zet in op belastingvoordelen voor schonere auto's en stimulering van schonere vrachtauto's en bussen. Provincies zorgen voor schonere bussen. Gemeenten voeren milieuzones in voor vrachtverkeer, ontmoedigen vervuilend vervoer en zorgen voor groene golf verkeerslichten. RWS stimuleert telewerken, carpoolen en plaatst schermen. Het NSL maatregelpakket wordt jaarlijks bijgesteld.</p> <p>De negatieve effecten van het extra verkeer op de Waterlinieweg als gevolg van het extra verkeer door de werkzaamheden op de A27 en de A12 worden bekeken. Of dit ook betekent dat er eventueel extra maatregelen worden genomen is op dit moment niet te zeggen. Wel zal in het contract en de gunningscriteria het belang van het beperken van de hinder worden verwerkt.</p>

	13	De werkzaamheden rond de bak bij Amelisweerd leiden mogelijk tot verschuivingen in de grondwaterstromingen met funeste gevolgen voor de bomen daar. U moet in het uiteindelijke TB beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren. Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het vlies gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Als onderdeel van het hydrologisch onderzoek is een risicoanalyse uitgevoerd naar de risico's en gevolgen van werkzaamheden aan de folie (zie paragraaf 5.6 hydrologisch onderzoek). Hieruit blijkt dat alleen bij significante aantasting van de folie (volledige verwijdering folie over meerdere m2) er een merkbare invloed valt te verwachten op het grondwatersysteem buiten de folie. Daar waar het diepe grondwatersysteem (watervoerend pakket) aan de bovenzijde begrensd wordt door een deklaag met een oppervlaktewatersysteem worden de effecten op het ondiepe grondwater nog gedempt. De Commissie voor de milieu-effectrapportage heeft in haar advies aangegeven dat zij adviseren om in de uitvoeringsfase de effecten op grondwater goed te monitoren en waar nodig apparatuur achter de hand te houden om terug te bemalen. Dit advies is overgenomen.
ZWE-00377	1	Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.	Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken is het in enkele gevallen noodzakelijk om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde. Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.
	9	De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.	Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke bereging. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.
ZWE-00378	1	Vele sporters maken gebruik van de sportfaciliteiten van het sportpark Maarschalkerweerd, het jaagpad langs de Kromme Rijn ter hoogte van de A27 en Amelisweerd. De luchtverontreiniging van het autoverkeer op de A27 is bij sportbeoefening uiterst schadelijk. Het verplaatsen van de bron van deze verontreiniging dicht bij de sporter, zoals in uw voorgenomen verbreding van de A27 het geval zal zijn en de door u hiermee gefaciliteerde toename van het autoverkeer, zal de gezondheid van de vele hierboven genoemde sporters ernstig schaden!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.
	2	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee. Genoeg is genoeg. De strijd van 35 jaar geleden is gestreden. Niet opnieuw!	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de

			folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
4	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.		Over het hele tracé is onderzocht welke beschermd flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (FF-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de FF-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.
7	Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.		Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.
8	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.		De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.
13	De landschapswal is nu een belangrijk geluidslek in Amelisweerd. Herstel is onvoldoende. De landschapswal plus de aansluitende schermen moeten overal minimaal 4 m boven wegdek hoog zijn. Wellicht dat de geluidbelasting in Amelisweerd bij wind uit NW-richtingen dan niet toeneemt ondanks de verkeerstoename en ter hoogte van het ergste lek iets afneemt (bij de overgang van wal naar scherm langs de bak).		De landschapswal bij Amelisweerd zoals die in het ontwerp-tracébesluit is opgenomen is in het tracébesluit vervangen door een landschapsscherm, zie ook de Nota van Wijzigingen. De geluidbeperkende werking van dit scherm is nu ook doorgerekend; daaruit blijkt dat de toekomstige geluidbelasting in Amelisweerd iets lager is dan de geluidbelasting die nu is toegestaan op basis van het geldende geluidproductieplafond. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 Geluid (2.5.8 geluid - Amelisweerd) een kaart opgenomen met daarop de ligging van de geluidcontouren. Hierin is deze verbetering te zien.
20	De werkzaamheden in de buurt van de bak bij Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het uiteindelijke tracébesluit opnemen hoe u dat gaat voorkomen. Uw kinderen zullen het u nooit vergeven als u nu niet hun belangen zwaarder laat wegen dan uw eigen ongebreidelde winstzucht.		Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.
ZWE-00379	1 Ik ben inwoner van Groenekan en: Ik ga er vanuit dat alle onderdelen van deze zienswijze zorgvuldig worden behandeld en afgewogen, mede omdat Ik als inwoner van Groenekan sterk word geconfronteerd met het verbreden van de snelweg A27/Ring Utrecht met alle daarbij horende invloeden. Een snelweg die dwars door Groenekan loopt.		Deze zienswijze is opgebouwd uit verschillende punten, die in het hiernavolgende bij punt 2 tm 13 beantwoord worden. Voor wat betreft het in tweeën knippen van projecten: In de gids van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit is beschreven wanneer en waarom de keuze is gemaakt voor twee verschillende procedures. Dit is ondermeer in de verschillende startnotities uitgelegd. Beide

	<p>Ik te maken heb met een door de Overheid veroorzaakt langdurige proces (in tweeën knippen van projecten en elkaar opvolgende wetgeving)</p> <p>Ik hierdoor jaren in onzekerheid leef over welke maatregelen er daadwerkelijk genomen worden en wanneer. En ook geconfronteerd word met een dubbel aantal jaren van uitvoering.</p> <p>Ik en met mij meer inwoners: in de aanloop van beide projecten (al 7 jaar) de directe gevolgen ondervinden: moeilijk, zo niet onverkoopbare huizen en stress.</p>	<p>startnotities zijn in 2008 verschenen. In Groenekan is sprake van overlap van de beide projecten Ring Utrecht A27/A12 en A27/A1 waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer zal zijn dan als er slechts een project was onderzocht. Voor het project A27/A1 is het tracébesluit genomen en onherroepelijk geworden. Daarmee is duidelijkheid gekomen over de te nemen maatregelen.</p> <p>Op dit moment wordt voorzien dat er aan dit gedeelte van de A27 tweemaal gebouwd zal gaan worden, dit brengt zoals inspreker aangeeft tweemaal bouw hinder met zich mee. Met de aannemers van de projecten zal na het tracébesluit in overleg getreden worden om te zien of er een efficiëntieslag gemaakt kan worden zodat de dubbele bouw hinder zoveel mogelijk wordt beperkt.</p> <p>Zie voor beantwoording van het punt over de onverkoopbare huizen het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 bouwschade en nadeelcompensatie</p>
4	<p>3. geluidwerende voorzieningen</p> <p>Ik ben van mening dat optimale geluidwerende voorzieningen essentieel zijn voor onze leefomgeving. Het is dan ook logisch dat er op een groot aantal lekken langs het tracé geluidwerende voorzieningen worden getroffen in de vorm van geluidschermen. Waarbij ik opmerk: Wanneer er een knip wordt gelegd tussen deeltrajecten dient dit niet ten koste te gaan van de inwoners van het dorp Groenekan. Met name wanneer er eveneens sprake is van tussentijds wijzigende juridische kaders.. Zoals het er nu uitziet lijkt het erop dat binnen de nieuwe wetgeving dezelfde uitkomst voor de leefomgeving wordt bereikt, echter, effectiviteit en ervaringen en wensen van bewoners dienen voorop te staan:</p> <p>In het u bekende geluidsrapport zijn voor twee locaties aanbevelingen gedaan om te komen tot effectievere geluidswerende maatregelen. Hiermee dient cumulatie van diverse geluidsbronnen te worden beperkt. Deze locaties betreffen de kern Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan.</p> <p>3.a.Nieuwe Wetering : het op een andere wijze inzetten van geluidsmaatregelen is hier mogelijk effectiever. Overleg hierover dient gevoerd te worden met bewoners en de gemeente de Bilt</p>	<p>Er is nader onderzoek verricht naar de mogelijkheden om de maatregelen uit het ontwerp-tracébesluit anders in te zetten bij Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg, om op die manier de cumulatieve geluidbelasting te verlagen. Naar aanleiding van dit onderzoek zijn geen wijzigingen tussen ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit in de plaatsing van de schermen opgenomen.</p> <p>Voor de locatie bij de Koningin Wilhelminaweg is gekeken of het effectiever was om een scherm langs de spoorlijn neer te zetten; op deze locatie is ProRail echter bezig met een onderzoek naar afscherming van diezelfde spoorlijn in het kader van de sanering. Dit saneringsonderzoek is niet gereed voor het tracébesluit van de Ring gepubliceerd wordt.</p> <p>Voor de locatie Nieuwe Wetering is gebleken dat een verplaatsing van (een deel van) het wettelijke scherm niet leidt tot een verbetering van de geluidssituatie voor alle woningen daar. Een aanvullend scherm langs de N234 wordt beschouwd in het kader van het bovenwettelijk maatregelpakket. De bovenwettelijke maatregelen maken geen deel uit van het tracébesluit. Er wordt voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen.</p> <p>Voor de kern Groenekan, langs het wegvak Utrecht-Noord - Bilthoven, volgt het project Ring Utrecht op het al afgeronde tracébesluit A27/A1. In het tracébesluit voor de Ring Utrecht is daarom de situatie conform dat tracébesluit als uitgangspunt gekozen voor het onderzoek voor het project Ring Utrecht.</p> <p>Uit een onderzoek dat begin 2015 is uitgevoerd, is gebleken dat deze werkwijze geen nadelige invloed heeft op de omvang van de maatregelen. Dit onderzoek is door de gemeente De Bilt en de Omgevingsdienst Regio Utrecht beoordeeld en de conclusies zijn door hun onderschreven.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>In Groenekan is sprake van overlap van twee projecten: Ring Utrecht en A27/A1, waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer is dan als er slechts een project zou zijn geweest. Dit geldt voor het gedeelte tussen aansluiting Utrecht-Noord en aansluiting Bilthoven. Voor het project A27/A1 is het tracébesluit genomen en onherroepelijk geworden. Daarmee zijn de te nemen maatregelen voor dit project inzichtelijk. Het tracébesluit van het project Ring Utrecht voorziet in het ombouwen van de spitsstrook in noordelijke richting naar een volwaardige vierde rijstrook. Bovendien worden er geluidsmaatregelen getroffen onder andere in de vorm van ophoging van het scherm van de A27/A1 aan de westzijde van de snelweg.</p> <p>Op dit moment wordt voorzien dat er aan dit gedeelte van de A27 tweemaal gebouwd zal gaan worden. Dit brengt zoals u aangeeft tweemaal bouw hinder met zich mee. Met de aannemer van het project A27/A1 wordt momenteel overlegd om te zien of er een efficiëntieslag gemaakt kan worden, zodat de dubbele bouw hinder zoveel mogelijk beperkt wordt.</p>
5	<p>4. Reflectieonderzoek en samenwerking met Pro Rail</p> <p>Zoals bij u bekend, is ten tijde van het TB A27/A1 door de bewoner van Koningin Wilhelminaweg</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg.</p>

	<p>329 bezwaar gemaakt tegen de reflectie van de achterzijde van het geluidsscherm door het spoor. Met name de hoogste twee meter dragen in grote mate bij aan deze reflectie, welke nu nog verder zou worden versterkt door het plaatsen van een aanvullende meter.</p> <p>4.a. Koningin Wilhelminaweg: Ik wens een Reflectieonderzoek, zoals door de Raad van State voorgeschreven bij het TB A27/A1,</p> <p>Reflectieonderzoek ontbreekt op dit moment. Hierdoor kunnen maatregelen op dit moment nog niet worden gewogen op hun effectiviteit. Tegelijkertijd zorgt het spoorweglawaai, met name 's nachts voor overlast. Dit stuk spoor staat opgenomen in het Meerjaren Programma Geluidssanering voor mogelijke maatregelen langs het spoor. De omgevingskwaliteit en leefbaarheid zullen toenemen door het integreren van de diverse geluidsopgaven.</p> <p>4.b. Ik verzoek u om in breed verband met de gemeente de Bilt, de Provincie en uw Staatssecretaris, als verantwoordelijke voor ProRail en Milieu t.a.v. de Koningin Wilhelminaweg (met speciale aandacht voor de verzorgingsplaats) samen te werken op het integreren van diverse geluidsopgaven</p>	<p>Bij het ontwerp-tracébesluit is bij het Deelrapport geluid - Specifiek in bijlage 12 een notitie opgenomen van TNO waarin geconcludeerd is dat de effecten van de reflecties van spoorweggeluid beperkt zijn en geen aanleiding geven voor aanvullende maatregelen.</p>
7	<p>6. Luchtkwaliteit</p> <p>Een slechte luchtkwaliteit is slecht voor de gezondheid en in het bijzonder voor kinderen die binnen 100 meter van de snelweg wonen en onderwijs krijgen. Op dit moment liggen 2 scholen in deze straal in Groenekan. Uit internationaal onderzoek blijkt dat kinderen die binnen 100 meter van een snelweg wonen of naar school gaan tot 10% minder longcapaciteit ontwikkelen en meer luchtwegklachten hebben. Binnen de woonkern Groenekan liggen onze woningen en scholen binnen die 100 meter en ik wens daarom dat er extra maatregelen worden getroffen. De gezondheidsraad heeft immers ook geadviseerd dat geen gevoelige bestemmingen binnen 300 meter van drukke wegen moeten worden gerealiseerd.</p> <p>6.a. Ik maak bezwaar tegen slechte luchtkwaliteit door de verbreding van de A27. Als inwoner wil ik weten aan welke concentraties ik word blootgesteld. Er dient meer onderzoek gedaan te worden naar regionale concentraties met effectieve rekenmodellen voor luchtkwaliteit. Ik mis de cumulatieve effecten ten opzichte van het TB A27/A1. Ik verzoek u deze effecten inzichtelijk te maken.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>In heel Groenekan, dus ook op de locatie van de scholen is het effect van het project zeer beperkt; de jaargemiddelde concentraties NO2 en fijn stof blijven vrijwel gelijk. specifieke maatregelen vanuit het project zijn daarom niet noodzakelijk. De voor het project Ring Utrecht uitgevoerde berekeningen zijn inclusief het effect van de A27/A1 omdat deze deel uitmaken van de vastgestelde autonome ontwikkeling. De effecten van het project A27/A1 maken deel uit van deze autonome ontwikkeling.</p>
8	<p>7. Snelheid Op diverse snelwegen in het land is in de afgelopen jaren de snelheid verhoogd tot 130 km/h. Deze ontwikkeling vind ik ten aanzien van de A27 absoluut onwenselijk en niet passend binnen de omgeving. Ik ga er dan ook vanuit dat u, in tegenstelling tot de A1, niet het snelheidsregime aanpast na het onherroepelijk worden van het TB.</p> <p>7.a. Ik wens dat er max. 100 km wordt gereden op de A27/Ring door en langs Groenekan.</p>	<p>De snelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in het tracébesluit. Dit betreft een maximumsnelheid van 100 km/uur op de A27, behalve 120 km/uur op het gedeelte boven Utrecht noord. Op de A12 geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur op de hoofdbaan en 80 km/uur op de parallelbaan. Op het moment van publicatie van het tracébesluit zijn er geen plannen daarna de snelheid te veranderen. Echter, het kan niet dat in het tracébesluit bepalingen opgenomen worden die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om veranderde inzichten in te gaan. Wel zal, mocht een verandering later in overweging genomen worden, de daartoe bestemde wettelijke procedure doorlopen worden met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p>
9	<p>8. De 15 miljoen bovenwettelijke maatregelen:</p> <p>8.a. Ik wens die in te zetten voor geluidwerende voorzieningen. Daarnaast verzoek ik u om de geluidproductieplafonds te verlagen overeenkomstig de daartoe te treffen bovenwettelijke maatregelen.</p>	<p>Het uitgangspunt voor het bovenwettelijk pakket is het samenstellen van een effectief geluidpakket. Hiervoor is gekozen op basis van een bewonersconsultatie die heeft plaatsgevonden in 2013, waar de voorkeur is uitgesproken om het budget voor bovenwettelijke maatregelen hoofdzakelijk aan geluidmaatregelen te besteden. Als het tracébesluit onherroepelijk is, zal het positieve effect van het bovenwettelijk maatregelapakket planologisch worden verankerd door de geluidproductieplafonds te verlagen middels een ambtshalve wijziging. Op www.provincie-utrecht.nl/bwringutrecht vindt u informatie over het definitieve bovenwettelijke maatregelenpakket.</p>
10	<p>9. Boscompensatie en bouwplaatsen</p> <p>Eind januari heeft onze gemeenteraad de Gebiedsvisie De Bilt Zuid vastgesteld, waarvan u eveneens melding maakt in de notitie "Proces van probleemverkenning naar Ontwerp-Tracébesluit". In de Gebiedsvisie is de nadruk gelegd op het open en kleinschalige landschap tussen De Bilt en de Uithof. Het gebied rond de Bunnikseweg en Universiteitsweg wordt</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.2 Liniepark)</p> <p>Tijdens en voorafgaand aan de realisatiefase worden betrokken bewoners door Rijkswaterstaat en (uiteindelijk ook) de aannemer geïnformeerd over de werkzaamheden, de bouwfasering en de gevolgen voor hun woonomgeving. Via de projectwebsite, nieuwsbrieven, en berichten in (lokale)</p>

		<p>gekenmerkt door halfopen tot open landschap, dat overwegend in gebruik is als grasland, aangevuld met verspreid gelegen agrarische bebouwing.</p> <p>De voorgestelde schaal aan boscompensatie aan de westzijde van de aansluiting Uithof/De Bilt (locatie 47 / maatregel 2NLS) vinden wij niet passend binnen deze karaktervolle omgeving. Eveneens stuit het voorstel op veel weerstand vanuit de omgeving. Ik ben dan ook van mening dat invulling van de compensatieopgave ingevuld dient te worden door vooral in te zetten op afscherming van de snelweg. Eveneens vraag ik aandacht voor de hinder van het bouwterrein op deze locatie. Niet alleen kan dit grote hinder opleveren voor de omwonenden, maar eveneens zorgen voor een aanzienlijke verstoring van de ecologie in het gebied. Ik ben dan ook van mening dat de omvang van het werkterrein beperkt dient te blijven binnen het gebied tussen de snelweg en de nieuwe aansluiting richting Breda. Eveneens dient de ecologische impact vooraf geminimaliseerd te zijn door de aanleg van de benodigde compensatie ten behoeve van de verbinding.</p> <p>Over de plaats van de van Boscompensatie en de afvoer van het water rond Groenekan is met bewoners geen overleg gevoerd. Dit wordt wel gewenst.</p> <p>9.a. Ik wens dat u overleg voert met bewoners en de gemeente de Bilt over de Boscompensatie, het afvoeren van water en de bouwplaatsen</p> <p>Van ervaring leren</p> <p>Daarnaast hoop ik, met de gemeente de Bilt dat u de ervaringen wilt delen van reeds uitgevoerde projecten. Het knooppunt De Hogt (Ring Eindhoven, A2-A67) biedt waardevolle aanknopingspunten over de wijze waarop infrastructuur en landschap met elkaar verenigd kunnen worden. Door diverse gebiedspartijen uit de omgeving van De Bilt is op basis van deze ervaring het initiatief "Liniepark Rijnsweerd" opgezet. Ik benadruk deze lessen te benutten en het initiatief verder te betrekken bij de uitwerking van het Landschapsplan en het Esthetisch Programma van Eisen.</p>	<p>media zal met regelmaat informatie over de voortgang van de bouw worden aangeboden. Ook worden mogelijk informatiebijeenkomsten op locatie georganiseerd, waarbij zorgen of specifieke wensen door bewoners en nadere belanghebbenden kunnen worden geuit. Waar mogelijk zal daarop worden ingespeeld. Betrokkenen kunnen daarnaast met vragen gebruik maken van de 0800-8002 informatielijn.</p> <p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken.</p> <p>Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen.</p> <p>Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijzigingen. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>De boscompensatie wordt in eerste instantie zoveel mogelijk gezocht binnen het plangebied zelf. In het landschapsplan is gekeken waar dat mogelijk is. Er kunnen ook overwegingen zijn om boscompensatie op een bepaalde plek juist niet te willen zoals overwegingen vanuit cultuurhistorie of de beleving van een open landschap.</p> <p>Mede naar aanleiding van uw zienswijze is de inpassing van de EHS-compensatie in dit deelgebied aangepast in afstemming met belanghebbenden. De nu voorziene inrichting is beschreven in de Nota van Wijziging en het tracébesluit.</p> <p>De omvang van het beoogde werkterrein is sterk beperkt. Zie ook de nadere toelichting hieronder. De uitwerking van het Liniepark is geen onderdeel van het Esthetisch Programma van Eisen. Zie ook de nadere toelichting hieronder.</p>
12		<p>11. Overige opmerkingen/adviezen:</p> <p>11.a. Externe Veiligheid Als inwoner van de gemeente de Bilt vraag ik uw aandacht voor de plasbrandaandachtsgebieden. Op grond van uw uitleg van de regelgeving komen bestaande woningen na de verbreding in het plasbrandaandachtsgebied te liggen zonder dat hiervoor (beschermende) maatregelen worden getroffen.</p> <p>Het is aan burger niet uit te leggen dat deze wel bescherming geniet voor het plaatsgebonden risico, maar dat er geen bescherming plaatsvindt tegen een plasbrand. Terwijl juist de plasbrand uitgaat van het effect en niet van een risico.</p> <p>Ik acht dit een onwenselijke situatie en vragen u maatregelen te treffen bij de woningen die in het plasbrandaandachtsgebied komen te liggen. Ik kan mij goed voorstellen dat er in dit geval geen bouwkundige maatregelen aan de woningen zijn zoals genoemd in de regeling Bouwbesluit, maar dat in de overdracht maatregelen worden getroffen (zoals een opstaande rand) die verspreiding van een brandende plas vloeistoffen beperken of voorkomen. Een en ander op basis van gelijkwaardigheid en kosteneffectiviteit zodat er een gewogen proces plaatsvindt.</p>	<p>Met het nieuwe externe veiligheidsbeleid Basisnet in april 2015, is het "PAG" geïntroduceerd (artikel 16 Regeling basisnet). PAG staat voor Plasbrand AandachtsGebied en is aanwezig langs snelwegen waarover substantiële hoeveelheden brandbare vloeistoffen zoals diesel en benzine worden vervoerd. De effecten van deze stoffen reiken tot de eerste tiental meters naast de weg. De PAG is een zone van 30 meter vanaf de rand van de rijksweg (rand asfalt) waarbinnen alle nieuw te bouwen objecten moeten voldoen aan aanvullende eisen uit het Bouwbesluit 2012. De gemeenten zorgen hiervoor bij het afgeven van een bouwvergunning en bij het opstellen cq aanpassen van bestemmingsplannen. Voor bestaande objecten binnen de PAG zone gelden deze extra eisen niet, ook niet bij een verbouwing. Langs het hele traject van het project Ring Utrecht ligt een PAG zone.</p> <p>Voor de bestaande objecten in de PAG zone zijn geen extra maatregelen getroffen door de gemeenten na het van kracht worden van de PAG zone. Wel wordt in het calamiteitenplan aandacht besteed aan voorzorgsmaatregelen in het geval van een plasbrand. Dit was ook al zo voordat het Basisnet het PAG introduceerde. Het is dan ook niet logisch dat nu maatregelen worden getroffen door Rijkswaterstaat voor objecten die net binnen de PAG zone van 30 m vallen terwijl voor bestaande objecten die dicht bij de weg liggen geen maatregelen zijn getroffen. RWS is wel de veroorzaker van het verschuiven van het PAG door de wegverbreding. De eigenaren die door het project in de PAG zone schuiven kunnen bij Rijkswaterstaat een verzoek indienen voor mogelijke planschade. Voor personen van objecten die al in een PAG lagen en blijven liggen is de gemeente verantwoordelijk en het aanspreekpunt voor het indienen van een eventuele planschade.</p>
ZWE-00380	1	<p>Ik ben inwoner van Groenekan en:</p> <p>Ik ga er vanuit dat alle onderdelen van deze zienswijze zorgvuldig worden behandeld en afgewogen, mede omdat</p> <p>Ik als inwoner van Groenekan sterk word geconfronteerd met het verbreden van de snelweg</p>	<p>Deze zienswijze is opgebouwd uit verschillende punten, die in het hiernavolgende bij punt 2 tm 13 beantwoord worden.</p>

	<p>A27/Ring Utrecht met alle daarbij horende invloeden. Een snelweg die dwars door Groenekan loopt. Ik te maken heb met een door de Overheid veroorzaakt langdurige proces (in tweeën knippen van projecten en elkaar opvolgende wetgeving) Ik hierdoor jaren in onzekerheid leef over welke maatregelen er daadwerkelijk genomen worden en wanneer. En ook geconfronteerd word met een dubbel aantal jaren van uitvoering. Ik en met mij meer inwoners: in de aanloop van beide projecten (al 7 jaar) de directe gevolgen ondervinden: moeilijk, zo niet onverkoopbare huizen en stress.</p>	<p>Voor wat betreft het in tweeën knippen van projecten: In de gids van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit is beschreven wanneer en waarom de keuze is gemaakt voor twee verschillende procedures. Dit is ondermeer in de verschillende startnotities uitgelegd. Beide startnotities zijn in 2008 verschenen. In Groenekan is sprake van overlap van de beide projecten Ring Utrecht A27/A12 en A27/A1 waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer zal zijn dan als er slechts een project was onderzocht. Voor het project A27/A1 is het tracébesluit genomen en onherroepelijk geworden. Daarmee is duidelijkheid gekomen over de te nemen maatregelen.</p> <p>Op dit moment wordt voorzien dat er aan dit gedeelte van de A27 tweemaal gebouwd zal gaan worden, dit brengt zoals inspreker aangeeft tweemaal bouwhinder met zich mee. Met de aannemers van de projecten zal na het tracébesluit in overleg getreden worden om te zien of er een efficiëntieslag gemaakt kan worden zodat de dubbele bouwhinder zoveel mogelijk wordt beperkt.</p> <p>Zie voor beantwoording van het punt over de onverkoopbare huizen het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 bouwschade en nadeelcompensatie</p>
4	<p>3. geluidwerende voorzieningen Ik ben van mening dat optimale geluidwerende voorzieningen essentieel zijn voor onze leefomgeving. Het is dan ook logisch dat er op een groot aantal lekken langs het tracé geluidwerende voorzieningen worden getroffen in de vorm van geluidschermen. Waarbij ik opmerk: Wanneer er een knip wordt gelegd tussen deeltrajecten dient dit niet ten koste te gaan van de inwoners van het dorp Groenekan. Met name wanneer er eveneens sprake is van tussentijds wijzigende juridische kaders.. Zoals het er nu uitziet lijkt het erop dat binnen de nieuwe wetgeving dezelfde uitkomst voor de leefomgeving wordt bereikt, echter, effectiviteit en ervaringen en wensen van bewoners dienen voorop te staan: In het u bekende geluidsrapport zijn voor twee locaties aanbevelingen gedaan om te komen tot effectievere geluidswerende maatregelen. Hiermee dient cumulatie van diverse geluidsbronnen te worden beperkt. Deze locaties betreffen de kern Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan. 3.a.Nieuwe Wetering : het op een andere wijze inzetten van geluidsmaatregelen is hier mogelijk effectiever. Overleg hierover dient gevoerd te worden met bewoners en de gemeente de Bilt</p>	<p>Er is nader onderzoek verricht naar de mogelijkheden om de maatregelen uit het ontwerp-tracébesluit anders in te zetten bij Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg, om op die manier de cumulatieve geluidbelasting te verlagen. Naar aanleiding van dit onderzoek zijn geen wijzigingen tussen ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit in de plaatsing van de schermen opgenomen. Voor de locatie bij de Koningin Wilhelminaweg is gekeken of het effectiever was om een scherm langs de spoorlijn neer te zetten; op deze locatie is ProRail echter bezig met een onderzoek naar afscherming van diezelfde spoorlijn in het kader van de sanering. Dit saneringsonderzoek is niet gereed voor het tracébesluit van de Ring gepubliceerd wordt. Voor de locatie Nieuwe Wetering is gebleken dat een verplaatsing van (een deel van) het wettelijke scherm niet leidt tot een verbetering van de geluidssituatie voor alle woningen daar. Een aanvullend scherm langs de N234 wordt beschouwd in het kader van het bovenwettelijk maatregelpakket. De bovenwettelijke maatregelen maken geen deel uit van het tracébesluit. Er wordt voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen.</p> <p>Voor de kern Groenekan, langs het wegvak Utrecht-Noord - Bilthoven, volgt het project Ring Utrecht op het al afgeronde tracébesluit A27/A1. In het tracébesluit voor de Ring Utrecht is daarom de situatie conform dat tracébesluit als uitgangspunt gekozen voor het onderzoek voor het project Ring Utrecht. Uit een onderzoek dat begin 2015 is uitgevoerd, is gebleken dat deze werkwijze geen nadelige invloed heeft op de omvang van de maatregelen. Dit onderzoek is door de gemeente De Bilt en de Omgevingsdienst Regio Utrecht beoordeeld en de conclusies zijn door hun onderschreven.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>In Groenekan is sprake van overlap van twee projecten: Ring Utrecht en A27/A1, waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer is dan als er slechts een project zou zijn geweest. Dit geldt voor het gedeelte tussen aansluiting Utrecht-Noord en aansluiting Bilthoven. Voor het project A27/A1 is het tracébesluit genomen en onherroepelijk geworden. Daarmee zijn de te nemen maatregelen voor dit project inzichtelijk. Het tracébesluit van het project Ring Utrecht voorziet in het ombouwen van de spitsstrook in noordelijke richting naar een volwaardige vierde rijstrook. Bovendien worden er geluidsmaatregelen getroffen onder andere in de vorm van ophoging van het scherm van de A27/A1 aan de westzijde van de snelweg. Op dit moment wordt voorzien dat er aan dit gedeelte van de A27 tweemaal gebouwd zal gaan worden. Dit brengt zoals u aangeeft tweemaal bouwhinder met zich mee. Met de aannemer van het project A27/A1 wordt momenteel overlegd om te zien of er een efficiëntieslag gemaakt kan worden, zodat de dubbele bouwhinder zoveel mogelijk beperkt wordt.</p>

5	<p>4. Reflectieonderzoek en samenwerking met Pro Rail Zoals bij u bekend, is ten tijde van het TB A27/A1 door de bewoner van Koningin Wilhelminaweg 329 bezwaar gemaakt tegen de reflectie van de achterzijde van het geluidsscherm door het spoor. Met name de hoogste twee meter dragen in grote mate bij aan deze reflectie, welke nu nog verder zou worden versterkt door het plaatsen van een aanvullende meter.</p> <p>4.a. Koningin Wilhelminaweg: Ik wens een Reflectieonderzoek, zoals door de Raad van State voorgeschreven bij het TB A27/A1,</p> <p>Reflectieonderzoek ontbreekt op dit moment. Hierdoor kunnen maatregelen op dit moment nog niet worden genomen op hun effectiviteit. Tegelijkertijd zorgt het spoorweglawaai, met name 's nachts voor overlast. Dit stuk spoor staat opgenomen in het Meerjaren Programma Geluidssanering voor mogelijke maatregelen langs het spoor. De omgevingskwaliteit en leefbaarheid zullen toenemen door het integreren van de diverse geluidsopgaven.</p> <p>4.b. Ik verzoek u om in breed verband met de gemeente de Bilt, de Provincie en uw Staatssecretaris, als verantwoordelijke voor ProRail en Milieu t.a.v. de Koningin Wilhelminaweg (met speciale aandacht voor de verzorgingsplaats) samen te werken op het integreren van diverse geluidsopgaven</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg.</p> <p>Bij het ontwerp-tracébesluit is bij het Deelrapport geluid - Specifiek in bijlage 12 een notitie opgenomen van TNO waarin geconcludeerd is dat de effecten van de reflecties van spoorweggeluid beperkt zijn en geen aanleiding geven voor aanvullende maatregelen.</p>
7	<p>6. Luchtkwaliteit Een slechte luchtkwaliteit is slecht voor de gezondheid en in het bijzonder voor kinderen die binnen 100 meter van de snelweg wonen en onderwijs krijgen. Op dit moment liggen 2 scholen in deze straal in Groenekan. Uit internationaal onderzoek blijkt dat kinderen die binnen 100 meter van een snelweg wonen of naar school gaan tot 10% minder longcapaciteit ontwikkelen en meer luchtwegklachten hebben. Binnen de woonkern Groenekan liggen onze woningen en scholen binnen die 100 meter en ik wens daarom dat er extra maatregelen worden getroffen. De gezondheidsraad heeft immers ook geadviseerd dat geen gevoelige bestemmingen binnen 300 meter van drukke wegen moeten worden gerealiseerd.</p> <p>6.a. Ik maak bezwaar tegen slechte luchtkwaliteit door de verbreding van de A27. Als inwoner wil ik weten aan welke concentraties ik word blootgesteld. Er dient meer onderzoek gedaan te worden naar regionale concentraties met effectieve rekenmodellen voor luchtkwaliteit. Ik mis de cumulatieve effecten ten opzichte van het TB A27/A1. Ik verzoek u deze effecten inzichtelijk te maken.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>In heel Groenekan, dus ook op de locatie van de scholen is het effect van het project zeer beperkt; de jaargemiddelde concentraties NO2 en fijn stof blijven vrijwel gelijk. specifieke maatregelen vanuit het project zijn daarom niet noodzakelijk. De voor het project Ring Utrecht uitgevoerde berekeningen zijn inclusief het effect van de A27/A1 omdat deze deel uitmaken van de vastgestelde autonome ontwikkeling. De effecten van het project A27/A1 maken deel uit van deze autonome ontwikkeling.</p>
8	<p>7. Snelheid Op diverse snelwegen in het land is in de afgelopen jaren de snelheid verhoogd tot 130 km/h. Deze ontwikkeling vind ik ten aanzien van de A27 absoluut onwenselijk en niet passend binnen de omgeving. Ik ga er dan ook vanuit dat u, in tegenstelling tot de A1, niet het snelheidsregime aanpast na het onherroepelijk worden van het TB.</p> <p>7.a. Ik wens dat er max. 100 km wordt gereden op de A27/Ring door en langs Groenekan.</p>	<p>De snelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in het tracébesluit. Dit betreft een maximumsnelheid van 100 km/uur op de A27, behalve 120 km/uur op het gedeelte boven Utrecht noord. Op de A12 geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur op de hoofdbaan en 80 km/uur op de parallelbaan. Op het moment van publicatie van het tracébesluit zijn er geen plannen daarna de snelheid te veranderen. Echter, het kan niet dat in het tracébesluit bepalingen opgenomen worden die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op veranderde inzichten in te gaan. Wel zal, mocht een verandering later in overweging genomen worden, de daartoe bestemde wettelijke procedure doorlopen worden met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p>
9	<p>8. De 15 miljoen bovenwettelijke maatregelen: 8.a. Ik wens die in te zetten voor geluidwerende voorzieningen. Daarnaast verzoek ik u om de geluidproductieplafonds te verlagen overeenkomstig de daartoe te treffen bovenwettelijke maatregelen.</p>	<p>Het uitgangspunt voor het bovenwettelijk pakket is het samenstellen van een effectief geluidpakket. Hiervoor is gekozen op basis van een bewonersconsultatie die heeft plaatsgevonden in 2013, waar de voorkeur is uitgesproken om het budget voor bovenwettelijke maatregelen hoofdzakelijk aan geluidmaatregelen te besteden. Als het tracébesluit onherroepelijk is, zal het positieve effect van het bovenwettelijk maatregelapakket planologisch worden verankerd door de geluidproductieplafonds te verlagen middels een ambtshalve wijziging. Op www.provincie-utrecht.nl/bwringutrecht vindt u informatie over het definitieve bovenwettelijke maatregelenpakket.</p>
10	<p>9. Boscompensatie en bouwplaatsen Eind januari heeft onze gemeenteraad de Gebiedsvisie De Bilt Zuid vastgesteld, waarvan u</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.2 Liniepark)</p>

		<p>eveneens melding maakt in de notitie "Proces van probleemverkenning naar Ontwerp-Tracébesluit". In de Gebiedsvisie is de nadruk gelegd op het open en kleinschalige landschap tussen De Bilt en de Uithof. Het gebied rond de Bunnikseweg en Universiteitsweg wordt gekenmerkt door halfopen tot open landschap, dat overwegend in gebruik is als grasland, aangevuld met verspreid gelegen agrarische bebouwing.</p> <p>De voorgestelde schaal aan boscompensatie aan de westzijde van de aansluiting Uithof/De Bilt (locatie 47 / maatregel 2NLS) vinden wij niet passend binnen deze karaktervolle omgeving. Eveneens stuit het voorstel op veel weerstand vanuit de omgeving. Ik ben dan ook van mening dat invulling van de compensatieopgave ingevuld dient te worden door vooral in te zetten op afscherming van de snelweg. Eveneens vraag ik aandacht voor de hinder van het bouwterrein op deze locatie. Niet alleen kan dit grote hinder opleveren voor de omwonenden, maar eveneens zorgen voor een aanzienlijke versterking van de ecologie in het gebied. Ik ben dan ook van mening dat de omvang van het werkterrein beperkt dient te blijven binnen het gebied tussen de snelweg en de nieuwe aansluiting richting Breda. Eveneens dient de ecologische impact vooraf geminimaliseerd te zijn door de aanleg van de benodigde compensatie ten behoeve van de verbinding.</p> <p>Over de plaats van de van Boscompensatie en de afvoer van het water rond Groenekan is met bewoners geen overleg gevoerd. Dit wordt wel gewenst.</p> <p>9.a. Ik wens dat u overleg voert met bewoners en de gemeente de Bilt over de Boscompensatie, het afvoeren van water en de bouwplaatsen</p> <p>Van ervaring leren Daarnaast hoop ik, met de gemeente de Bilt dat u de ervaringen wilt delen van reeds uitgevoerde projecten. Het knooppunt De Hogt (Ring Eindhoven, A2-A67) biedt waardevolle aanknopingspunten over de wijze waarop infrastructuur en landschap met elkaar verenigd kunnen worden. Door diverse gebiedspartijen uit de omgeving van De Bilt is op basis van deze ervaring het initiatief "Liniepark Rijnsweerd" opgezet. Ik benadruk deze lessen te benutten en het initiatief verder te betrekken bij de uitwerking van het Landschapsplan en het Esthetisch Programma van Eisen.</p>	<p>Tijdens en voorafgaand aan de realisatiefase worden betrokken bewoners door Rijkswaterstaat en (uiteindelijk ook) de aannemer geïnformeerd over de werkzaamheden, de bouwfasering en de gevolgen voor hun woonomgeving. Via de projectwebsite, nieuwsbrieven, en berichten in (lokale) media zal met regelmaat informatie over de voortgang van de bouw worden aangeboden. Ook worden mogelijk informatiebijeenkomsten op locatie georganiseerd, waarbij zorgen of specifieke wensen door bewoners en nadere belanghebbenden kunnen worden geuit. Waar mogelijk zal daarop worden ingespeeld. Betrokkenen kunnen daarnaast met vragen gebruik maken van de 0800-8002 informatielijn.</p> <p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken.</p> <p>Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen.</p> <p>Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijzigingen. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>De boscompensatie wordt in eerste instantie zoveel mogelijk gezocht binnen het plangebied zelf. In het landschapsplan is gekeken waar dat mogelijk is. Er kunnen ook overwegingen zijn om boscompensatie op een bepaalde plek juist niet te willen zoals overwegingen vanuit cultuurhistorie of de beleving van een open landschap.</p> <p>Mede naar aanleiding van uw zienswijze is de inpassing van de EHS-compensatie in dit deelgebied aangepast in afstemming met belanghebbenden. De nu voorziene inrichting is beschreven in de Nota van Wijziging en het tracébesluit.</p> <p>De omvang van het beoogde werkterrein is sterk beperkt. Zie ook de nadere toelichting hieronder. De uitwerking van het Liniepark is geen onderdeel van het Esthetisch Programma van Eisen. Zie ook de nadere toelichting hieronder.</p>
ZWE-00381	3	Op hetzelfde dwarsprofiel zie ik dat de de aparte hooggelegen rijbanen van Amersfoort naar Breda niet begrensd worden door geluidsmuren zodat het geluid van deze, nogmaals, hooggelegen rijbanen vrij kan uitwaaien. Of kunt u garanderen dat het geluid van deze apartgelegen rijbaan wordt tegengehouden door een geluidsmuur aan de buitenzijde van het tracé?	Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat met het maatregelenpakket zoals dat is opgenomen in het tracébesluit in Rijnsweerd en de wijken daarachter kan worden voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer. In het hoofdstuk Geluid van de Nota van Antwoord wordt nader ingegaan op de vragen en opmerkingen die in de zienswijzen zijn gesteld ten aanzien van de geluidssituatie in Rijnsweerd.
	20	Amelisseweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.
ZWE-00382	1	De files rond Utrecht worden met dit project niet opgelost. Dat rekent u zelf ook uit. Uit eigen ervaring kan ik daaraan toevoegen dat de filedruk helemaal niet ter plaatse van Amelisseweerd ontstaat. Er wordt verder geen rekening gehouden met de analyse van het CPB dat pleit voor uitstel van de verbreding. Daarnaast zorgt dit project voor minder natuur en recreatiegebied terwijl de populatie in Utrecht (noord-oost) sterk groeiend is en dat dit project indruist tegen klimaatdoelstellingen. Ten slotte zijn er andere oplossingen door bijv. slimmer rijden en	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (advies centraal planbureau).</p> <p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel</p>

	<p>handhaving. Deze oplossingen zijn nog niet toegepast, terwijl dit zonder extra kosten aan nationale begroting óf de natuur per direct ingevoerd kan worden. Voor een verder toelichting, zie de bijlage.</p> <p>breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit zoals nu voorligt. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>In de huidige situatie (2014) is ter hoogte van de bak Amelisweerd geen congestielocatie, maar in het planjaar 2030 wel. In de huidige situatie staat er wel een structurele file op de A28 voor knooppunt Rijnsweerd.</p> <p>In het deelrapport verkeer hoofdstuk vijf en zes wordt uitgebreid ingegaan op de filelocaties in de huidige situatie (2014) en in de situatie zonder project Ring Utrecht in de toekomst (2030). In hoofdstuk acht wordt aangegeven in hoeverre het project de filelocaties oplost.</p> <p>Het project Ring Utrecht zorgt voor een sterke verbetering van de doorstroming (en afname van de filelocaties) op de Ring Utrecht en op het onderliggend wegennet, maar zorgt er niet voor dat alle files in en rond Utrecht volledig opgelost worden.</p> <p>In de volgende punten worden uw overige punten, waaronder die uit de bijlage, beantwoord.</p>
<p>3</p> <p>Waarom niet verbreden? 1. Verbreding lost het fileprobleem rond Utrecht niet op De files rond Utrecht zullen blijven, ook met dit project. Dat rekent u zelf ook uit. Maar bovendien valt op dat de files, die u met dit project zou willen verminderen, in de file top 50 helemaal niet prominent aanwezig zijn. U steekt erg veel geld in een relatief klein probleem en lost vervolgens dat probleem niet eens op. Ik vind het onbetamelijk dat u ons geld en de tijd van ambtenaren en politici, maar ook de onze, zo verspilt. Uit eigen ervaring kan ik daaraan toevoegen dat de filedruk helemaal niet ter plaatse van Amelisweerd niet ontstaat. Zowel 's ochtends als 's avonds is de bestaande file het resultaat van files die ontstaan door versmalling van de rijstroken verderop de A27 of bij de op- en afrit naar de A12. Ook ongevallen die ontstaan op de A12, of verderop op de A27 zijn boosdoeners.</p>	<p>Met de aanpak van het project Ring Utrecht verbetert de doorstroming en de verkeersveiligheid van het verkeer rondom Utrecht. De leefbaarheid wordt in zijn algemeenheid niet slechter en op een aantal punten verbeterd, mede als gevolg van de voorziene maatregelen. Zo komt er onder andere over de verbrede bak op de A27 bij Amelisweerd een overkapping: De Groene Verbinding. Met deze verbinding neemt de barrièrewerking van de A27 af en wordt de stad weer beter verbonden met het landgoed Amelisweerd. Voor wat betreft geluid zal de situatie na realisatie van het project fors verbeteren. Dit komt door de extra saneringsopgave van 5 dB voor de A12 en daarnaast de inzet van €15 miljoen euro voor aanvullende geluidmaatregelen op andere delen van het tracé.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.1 verkeersprognoses, huidige situatie groei verkeer).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>In het deelrapport verkeer hoofdstuk vijf en zes wordt aangegeven waar congestie is. Daaruit valt op te maken dat ter hoogte van de bak Amelisweerd in de huidige situatie geen congestielocatie is, maar in de toekomst wel. In de huidige situatie staat er wel een structurele file op de A28 voor knooppunt Rijnsweerd.</p> <p>Uit het MIRT projectenoverzicht 2015 valt op te maken dat het project vier filelocaties uit de filetop50 helpt verminderen of oplossen. De hoogst genoteerde file staat op nummer 4 op de A28 voor knooppunt Rijnsweerd. Dit is toegelicht in de toelichting op het tracébesluit (paragraaf 2.1 tabel 2.2).</p> <p>De oplossing die gekozen is - verbreden en ontweven in de bak Amelisweerd - is niet alleen noodzakelijk als oplossing van de (toekomstige) problemen in de bak Amelisweerd zelf, maar vooral ook voor de doorstromingsproblemen op de direct aansluitende knooppunten Lunetten en Rijnsweerd. Het verkeerssysteem is zo complex en hangt zo sterk met elkaar samen dat de (verbetering van) de doorstroming in bak Amelisweerd, in knooppunt Lunetten en in knooppunt Rijnsweerd niet los van elkaar gezien kan worden.</p>
<p>6</p> <p>4. Milieuoverwegingen Sinds de klimaatop in Parijs kan geen enkele sector in onze economie zich meer onttrekken aan de noodzaak van duurzame maatregelen. Dit betekent met name veel minder energie gebruiken en veel minder klimaat verstorende emissies toelaten. Hiermee bedoel ik minder CO2 en NOx uitstoot</p>	<p>De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die vanuit de cultuurhistorische context beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden.</p>

		<p>en minder fijnstof productie. Bij dit laatste wil ik aantekenen dat fijnstof niet alleen wordt veroorzaakt door benzine- of dieseluittoot, maar ook door de slijtage van autobanden. De capaciteit van het wegennet is al te groot en lokt het kiezen voor de auto alleen maar verder uit.</p> <p>De grote capaciteit van het wegennet belemmert de noodzaak om de overstap op groene alternatieven te maken en neemt onevenredig veel ruimte in beslag.</p> <p>Eenmaal veroorzaakte schade door de kap van oude bomen en het innemen van waardevol natuurgebied, kan niet meer ongedaan gemaakt worden of gecompenseerd. Zeker niet door een "groen dakje".</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Het klopt dat fijnstof ook wordt veroorzaakt door slijtage van autobanden. Het is onduidelijk welke groene alternatieven u bedoelt; wel zijn er in de milieu-effectrapportage eerste fase verschillende alternatieven onderzocht zonder een verbreding van de Ring Utrecht. Deze zijn in de milieu-effectrapportage eerste fase onderbouwd afgevalen.</p>
	7	<p>5. Oplossingen door slimmer rijden en handhaving</p> <p>Files en ongevallen ontstaan deels door te grote snelheidsverschillen en doordat automobilisten vinden dat zij haast hebben, dan wel recht op het rijden van de maximum snelheid, dan wel lekker kort mogen aansluiten. U zou zich moeten richten op maatregelen die de capaciteit van het bestaande vergroten en snelheidsverschillen verkleinen. Bijvoorbeeld door snelheidsverlaging tot 80 km/uur op veel meer en langere trajecten én een goede handhaving.</p> <p>Het fileprobleem vraagt om andere, slimmere oplossingen dan meer asfalt en een nog groter ruimtebeslag en landschapsimpact. Dit project trekt verder gebruik van de auto aan, met meestal één persoon per auto. Daardoor stijgt wederom het aantal auto's, ongelukken, files, doden en ernstig gewonden op de snelwegen.</p> <p>Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving, terwijl het zéér twijfelachtig is welk probleem het eigenlijk oplost, en wiens probleem wordt opgelost dan wel vergroot.</p> <p>Ik wil u vragen dit voor uzelf met alle betrokken nog eens zorgvuldig na te gaan.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>De maximumsnelheid op het tracé van het project Ring Utrecht is afgestemd op het ontwerp. De maximumsnelheid is maximaal 100 km/uur. Handhaving van de maximumsnelheid is belangrijk, maar valt buiten de scope van het project Ring Utrecht.</p>
ZWE-00383	2	<p>Het wordt tijd dat de asfaltering van Nederland stopt. Daarmee wordt immers telkens weer nieuwe automobilititeit gegenereerd. Naast de negatieve milieueffecten past dit niet in het beleid van de gemeente Utrecht om de bereikbaarheid van de stad te vergroten.</p>	<p>Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer, hoofdstuk 8.</p>
ZWE-00384	6	<p>Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>
	8	<p>Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stressfactor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord,</p>

			paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
	12	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
ZWE-00385	2	Mijn belang betreft geluidsoverlast en fijnstof. Dat bedreigt mijn welzijn en gezondheid.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid. In het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op de bebouwde kom van Houten. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.
ZWE-00386	1	En het kan u niet ontgaan zijn: Sjoemeldiesels vervuilen veel meer dan tot nu toe gedacht. Moderne dieselauto's en vrachtauto's stoten meer stikstofoxiden uit dan de normen toestaan. Het wegverkeer is dus nog veel schadelijker voor de natuur en de mens door stikstofdepositie dan we al wisten. Reden temeer om het verkeersvolume extra terug te dringen in plaats van nog meer te faciliteren. Geen verbreding van de Ring dus. Eerst moet u de naam Natura 2000 waar maken.	De recent in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.
	12	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.	Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermde Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit. Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl .
ZWE-00387	1	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpssnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km	De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde

	per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximumsnelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.
4	Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.
6	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.
ZWE-00388	7 Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan EHS-compensatie (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van EHS zal plaatsvinden. In het tracébesluit is aangegeven hoeveel oppervlakte EHS hier gecompenseerd zal worden.
11	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.
13	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond

			<p>beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.</p>
ZWE-00389	9	<p>Na de afsluiting van de fietstunnel onder het oude station Lunetten in 2014 is ter plaatse een tunneltje onder het spoor aangelegd als ecologische verbinding met de spoorwegdriehoek en Amelisweerd. De geplande aantasting van de noordkant van Park de Koppel (achter de kantoorgebouwen) zal deze verbinding in gevaar brengen. Dit staat niet vermeld in de MER.</p>	<p>Achter de kantoorgebouwen aan het Zwarte Woud blijft een wal met bomen gehandhaafd. Het beplante gebied wordt doorgezet tot aan de Nieuwe Houtense weg. Daarmee blijft de ecologische verbinding tussen park De koppel en de oude fietstunnel onder het spoor voldoende in stand.</p>
	12	<p>Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
ZWE-00391	3	<p>Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stressfactor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
	4	<p>Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).</p>	<p>De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan EHS-compensatie (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van EHS zal plaatsvinden. In het tracébesluit is aangegeven hoeveel oppervlakte EHS hier gecompenseerd zal worden.</p>
	8	<p>De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.</p>	<p>De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.</p>
ZWE-00393	5	<p>Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fourageergebieden.</p>	<p>Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermd Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit.</p>

		Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl .	
7	Het is het onduidelijk welke emissiefactoren zijn gebruikt. Zijn de prognoses gebaseerd op de schone papieren typekeuringsnormen of de veel hogere emissies van de echte tests op de weg? Hoe verloopt de vervanging van oude door nieuwe voertuigen? De penetratiegraad van schonere voertuigen in het toekomstige wagenpark kan tegenvallen doordat auto's een steeds langere levensduur bezitten (https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2016/20/personenauto-s-steds-ouder). Graag aangeven hoe u dit verdisconteert.	In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&M bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Tabellen_grafieken/Milieu_Leefomgeving/Emissiefactoren . De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer. Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.	
8	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	
ZWE-00394	3	De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.	Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.
	5	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.

ZWE-00395	1	<p>In Utrecht woon ik, in Bunnik werk ik. Dagelijks fiets ik onder de A27 door, en haal ik daarna, richting Bunnik fietsend, diep adem, en geniet van dit unieke stukje landschap. Als ik geluk heb, komt de wind uit het oosten, en hoor je de weg niet meer zo goed. Maar die prachtige fietstocht waar velen met mij van genieten, wordt nu bedreigd door jarenlange wegenbouwactiviteiten, met als resultaat meer asfalt, minder groen, meer lawaai, stank en vervuiling.</p> <p>Studies tonen aan dat het twijfelachtig is of de automobilititeit zal toenemen, al zal deze verbreding zal daar wel een uitnodiging toe zijn. Een uitnodiging tot vervuilen, tot een ongezonde zittende manier van vervoer. Het is bewezen dat het lopen naar Openbaar vervoer al bijdraagt aan een gezonder leven. Investeer daarin.</p> <p>Zie af van dit onzalige besluit, keer terug van uw dwaalwegen! Wees zuinig op natuur in dit zeer dichtbevolkte land. Het zal nooit meer terug komen!</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast.</p>
ZWE-00396	4	<p>Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stressfactor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
	6	<p>Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.</p>	<p>Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken is het in enkele gevallen noodzakelijk om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde.</p> <p>Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.</p>
	7	<p>Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord,</p>

			paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
	10	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.
	16	Waar spoorweggeluid reflecteert tegen een geluidsscherm dat u in dit plan verhoogt, moet u die weerkaatsing betrekken in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en derhalve moet u dat rechtzetten.	<p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidsscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West.</p> <p>De bouw van het 7 meter hoge geluidsscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidsscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidsscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd.</p> <p>Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidsscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>
ZWE-00398	4	Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.	De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging.
ZWE-00399	2	Het is het onduidelijk welke emissiefactoren zijn gebruikt. Zijn de prognoses gebaseerd op de schone papieren typekeuringsnormen of de veel hogere emissies van de echte tests op de weg? Hoe verloopt de vervanging van oude door nieuwe voertuigen? De penetratiegraad van schonere voertuigen in het toekomstige wagenpark kan tegenvallen doordat auto's een steeds langere levensduur bezitten (https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2016/20/personenauto-s-steds-ouder). Graag aangeven hoe u dit verdisconteert.	In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&M bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Tabellen_grafieken/Milieu_Leefomgeving/Emissiefactoren . De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaarverkeer.

		Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.
6	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af	Er is geen sprake van uitstel van de geluidssanering; de geluidssanering voor de A12 is onderdeel van het project ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidsschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidsschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.
7	Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.	De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.
9	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel Kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De Kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de Kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de Kievit geen compensatieplicht.
ZWE-00400	3 Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgevalen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.

			Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.
	7	Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.
ZWE-00401	3	<p>Waarom niet verbreden? Sinds de klimaatop in Parijs kan geen enkele sector in onze economie zich meer onttrekken aan duurzame maatregelen, met name veel minder energie gebruiken en veel minder klimaat verstorende emissies. De capaciteit van het wegennet is al te groot en lokt alleen maar het kiezen voor de auto en het rijden in de spits uit. De grote capaciteit van het wegennet belemmert de noodzakelijke overstap op groene alternatieven en neemt een onevenredig ruimtebeslag. Door verdere uitbreiding van het autoverkeer neemt de luchtkwaliteit verder af en de gezondheidsschade voor omwonenden toe.</p> <p>In de file top 50 staan slechts enkele files die dit project zou moeten aanpakken. Ik merk op dat de files blijven, ook met dit project. Maar bovendien valt op dat de files die u met dit project zou willen verminderen, in de file top 50 helemaal niet prominent aanwezig zijn. U steekt heel erg veel geld in een relatief klein probleem (?), en lost dan dat probleem niet eens op.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p> <p>Het project staat in de file top 50. Of deze positie prominent is of niet, maakt niet uit. Uit het MIRT projectenoverzicht 2015 valt op te maken dat het project Ring Utrecht een bijdrage levert aan de oplossing van vijf files uit de filetop50. De hoogst genoteerde file staat op nummer 4 op de A28 voor knooppunt Rijnsweerd. Dit is toegelicht in de toelichting van het tracébesluit, paragraaf 2.1 tabel 2.2.</p> <p>Filedruk Amelisweerd: het wegdeel door Amelisweerd is het verbindende wegvak tussen de knooppunten Rijnsweerd en Lunetten. In beide knooppunten zijn grote problemen met de verkeersafwikkeling. Om deze op te lossen is er tussen beide knooppunten per richting minimaal 7 rijstroken noodzakelijk; zie verder ook het algemene hoofdstuk over nut en noodzaak en de uitgevoerde maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA).</p>
	4	<p>Uit eigen ervaring (weliswaar niet dagelijks, gelukkig) kan ik daaraan toevoegen dat de filedruk op de A27 ter plaatse van Amlisweerd nauwelijks bestaat. Zowel 's ochtends als 's avonds is daar de file niet aanwezig of slechts uiterst beperkt van omvang, met uitzondering van momenten waarop ongevallen verderop zijn ontstaan, bv op de A12, of verderop op de A27. Het fileprobleem vraagt om andere, slimmere oplossingen dan meer asfalt en een nog groter ruimtebeslag en landschapsimpact.</p> <p>Files en ongevallen ontstaan deels door te grote snelheidsverschillen. U zou zich moeten richten op maatregelen die de capaciteit van het bestaande benutten en spreiden, snelheidsverschillen verkleinen, en emissies van fijnstof en Nox verlagen, bijvoorbeeld door snelheidsverlaging tot 80 km/uur én goede handhaving.</p> <p>Eenmaal veroorzaakte schade door verdere uitbreiding en verbreding kan niet meer teniet gedaan worden of gecompenseerd. Zeker niet door een "groen dakje".</p> <p>Dit project trekt autoverkeer aan, met meestal één persoon per auto, en daardoor stijgt wederom het aantal auto's, de emissies, ongelukken, files, doden en ernstig gewonden op de snelwegen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p>
ZWE-00402	9	De geluidschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te geven. De geluidschermen moeten overal	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom

		minstens 4 m hoogte hebben om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door de herrie flink te verlagen. Verder moet geluidweerskaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels.	bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 1.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.
ZWE-00403	1	Als de snelheidslimiet op de Ring Utrecht A27/A12 wordt tergebracht naar 80 km is er geen last van filevorming en heeft Utrecht veel minder last van luchtvervuiling. Dit levert een verbetering op van levenskwaliteit voor alle inwoners.	U stelt een verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen voor door de verhoging naar 130 km/u terug te draaien en een limiet van 80 of 90 km/u op ringwegen in te stellen. Dit voorstel is niet in lijn met het kabinetsbeleid. Daarin is bepalend of de EU-grenswaarden worden gehaald. Daarnaast is het effect op de concentraties vervuilende stoffen van een snelheidsverlaging direct langs de weg beperkt. Naarmate de afstand tot de snelweg toeneemt, is dit effect bijna te verwaarlozen. Een verlaging van de snelheid zal dan ook maar een zeer beperkt effect hebben op het verbeteren van de gezondheid van bewoners in de grote steden. Een groter effect op de gezondheid van inwoners van de grote steden heeft het aanpakken van de gemeentelijke knelpunten, die vooral verder binnenstedelijk liggen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80km/uur zijn niet nodig.
	3	Verbreiding van de A27 levert geen geld op zoals door de minister gesteld. De tijdswinst op het tracé is verwaarloosbaar, het verlies aan leefbaarheid zowel op gebied van gezondheid als op gebied van natuur weegt hier ruimschoots tegenop. Het onderzoek op gebied van financiën is gedaan met vooringenomenheid, de conclusies zijn onjuist.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoelage gecompenseerd. Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van de ecologische hoofdstructuur (EHS), als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat, de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het milieu-effectrapport tweede fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigend stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p>

ZWE-00404	11	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.
ZWE-00406	1	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
	4	Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.
	6	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.
ZWE-00407	9	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.	Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermde Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit. Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl .
ZWE-00409	1	Leefbaarheid in Voordorp Ik ben een bewoner van Voordorp (Utrecht Noordoost), de wijk die het dichtst bij de A27 ligt. Daar	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.3 glazen overkapping).

	<p>woon ik in Het Groene Dak, het eerste ecologische project van Utrecht. Sinds we hier wonen (1993) proberen we maatregelen voor elkaar te krijgen tegen de verkeersherrie en luchtverontreiniging van de A27. Eerst moesten we ons best doen om de beloofde geluidswal te laten bouwen. Daarna hebben wij herhaaldelijk verzocht de A27 te overkappen, want de rond 1996 gebouwde geluidswal was, en is, te laag. Door de geluidsoverlast zijn we onder andere genoodzaakt te slapen met de ramen dicht, en hebben we nooit rust aan het hoofd als we buiten zijn. Het is u ongetwijfeld bekend wat de medische gevolgen zijn van geluidsoverlast en luchtverontreiniging voor bewoners vlakbij snelwegen. En toen kwamen zelfs de plannen tot verbreding van de A27. Van een aantal mensen uit Voordorp weet ik, dat ze al jaren bezig zijn met het lezen van stukken, het schrijven van brieven en het regelen van overleg met de diverse overheden om onze situatie onder de aandacht te brengen. Kort gezegd, in Voordorp zijn we al 23 jaren bezig met acties ter verbetering van onze leefbaarheid. En nu lees ik in het plan dat de geluidswal ter hoogte van Voordorp met 1 meter wordt verhoogd. Beste lezer, er is geld voor bovenwettelijke maatregelen. Die ene meter zal het voor ons niet oplossen. Wat ons betreft mag de geluidswal 12 meter hoog worden. En we brengen u bij dezen nogmaals het ludieke voorstel van Movares onder de aandacht. Dit voorstel behelste een overkapping van de A27 langs Voordorp. Met deze Duurzame Weg won Movares in 2010 de Gouden Impuls, omdat de uitvoering ervan een bijdrage zal betekenen voor de economie, de werkgelegenheid en het duurzame imago van Utrecht, op nationaal en op Europees niveau.</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de procedures van de Wet milieubeheer ten aanzien van geluidhinder en de afweging van doelmatige geluidmaatregelen.</p> <p>Met de geluidbeperkende maatregelen die worden getroffen in het project Ring Utrecht kan bij vrijwel alle woningen worden voldaan aan de geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan. Daar is dus geen sprake van een verslechtering van de geluidssituatie en dus geen verhoogd gezondheidsrisico t.g.v. geluid. Langs de A12, tussen de knooppunten Oudenrijn en Lunetten, wordt bij vrijwel alle woningen met de maatregelen uit het project Ring Utrecht een geluidreductie van 4 dB of meer gehaald en dat is een aanzienlijke verbetering van de geluidssituatie. In het onderzoeksgebied zijn er slechts 60 woningen waar onvoldoende doelmatige maatregelen getroffen kunnen en waar de geluidbelasting met het project hoger is dan op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan, bij 378 geluidgevoelige objecten zal de geluidbelasting als gevolg van de doelmatige maatregelen wel lager zijn dan deze toegestane geluidbelasting maar nog wel hoger dan de streefwaarde voor sanering. Voor deze 438 woningen zal na het onherroepelijk worden van het tracébesluit onderzoek gedaan worden naar mogelijke effectieve maatregelen bij de woning (bijvoorbeeld gevelisolatie). In welke mate het resterende geluideffect tot een verhoogd gezondheidsrisico is sterk locatie-afhankelijk waarbij de aanwezigheid van andere bronnen, de hoogte van de totale geluidbelasting en de mate van toename bepalend zijn. De Commissie m.e.r. heeft in haar advies over de milieueffectrapportage aangegeven dat de verschillen qua blootstelling aan geluid gering zijn en dat er daarom geen aanleiding is om dit verder te onderzoeken.</p> <p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt ook ingegaan op de besteding van de bovenwettelijke middelen.</p>
2	<p>Utrecht is een stad, geen draaischijf Op tekeningen ziet het er mooi uit: een doorstroming van het verkeer rond het knooppunt Utrecht. Maar dan vergeet je toch iets. Utrecht is een stad. De mensen daar wonen, leven, wandelen, werken (steeds meer flexibel en aan huis), fietsen, winkelen, sporten. En dat niet alleen in de binnenstad, maar ook in de buitenwijken. De overheid maant haar burgers zo gezond mogelijk te leven en daarin hun eigen verantwoordelijkheid te nemen. Echter, de publieke ruimte is ongezond en wordt in Utrecht nog ongezonder door de verbreding. De snelwegen bevinden zich immers te dicht bij de stad. En behalve ongezonder wordt de publieke ruimte nog lelijker en ver van de menselijke maat. Nog meer beton en asfalt erbij, zelfs met vier lagen snelweg bij Rijnsweerd. Mijn ervaring op het deel A27 bij Rijnsweerd is vaak, dat het onveilig is. Maar in plaats van verbreding is het ook mogelijk om veilig voor te sorteren bij alle wisselingen van banen en de maximum snelheid te verlagen. Beste lezer, bederf onze stad toch niet nog verder.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onderzocht of bij het hanteren van een snelheid van 80 km/uur een ontwerp mogelijk is waarbij de Bak Amelisweerd niet verbreed hoeft te worden. De conclusie is dat dit niet op een verkeersveilige manier mogelijk is. De commissie Schoof heeft in haar rapport "besluitvorming verbreding A27: de Bak in Amelisweerd"(maart 2013) dit bevestigd. Voor een uitgebreide toelichting, zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016)</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>In de huidige situatie van de ring Utrecht zijn er vele verkeersstromen met verschillende richtingen die in en rond de knooppunten moeten weven. Het probleem van de A27 tussen knooppunt Lunetten en Rijnsweerd is het wevend verkeer. Het tracébesluit kiest voor de oplossing waarin het voorsorteren op een veilige manier gebeurt. Na aanleg van de Ring wordt het verkeer voor de knooppunten al gescheiden. Ook voor knooppunt Rijnsweerd betekent dit een fors aantal minder weefbewegingen. De complexiteit voor de weggebruiker wordt daarmee uit het knooppunt gehaald wat gunstig is voor doorstroming en verkeersveiligheid. In hoofdstuk 8 van de milieu-effectrapportage worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een afname, vanwege de afname van de achtergrondconcentraties door Europese maatregelen. De Europese maatregelen zoals de voortdurende aanscherping van de Europese emissie-eisen voor nieuwe personenauto's, bestelauto's en vrachtwagens (euronormen) dragen bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. Deze eisen zorgen ervoor dat nieuwe personenauto's en vrachtauto's schoner zijn dan oudere voertuigen. Het rijk zet in op belastingvoordelen voor schonere auto's en stimulering van schonere vrachtauto's en bussen.</p>

3	<p>Historisch natuurgebied en erfgoed worden aangetast De gang van zaken rond Amelisweerd in 1980 is een zeer pijnlijke geschiedenis voor de stad Utrecht. In de huidige plannen wordt daar volledig aan voorbij gegaan en de geschiedenis herhaalt zich. Amelisweerd is een historisch gegroeid, ecologisch belangrijk gebied en een groene long voor de stad. Dit natuurgebied is op geen enkele manier te compenseren en mag niet nog verder worden opgeofferd. Verder is het zo dat de Nieuwe Hollandse Waterlinie (waar ook Voordorp vlakbij ligt) op de lijst staat om UNESCO-werelderfgoed te worden. Beste lezer, tast dit historisch natuurgebied en dit erfgoed niet nog verder aan.</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de oppervlakte van het landgoed, de aangetaste natuur wordt ruimhartig gecompenseerd.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren (zie de toelichting bij het tracébesluit). De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de ecologische hoofdstructuur (EHS), met inbegrip van Amelisweerd, met de grootst mogelijke kwaliteitstoelag gecompenseerd.</p> <p>Compensatie van natuurwaarden vindt plaats binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving. Het ruimtebeslag dat het project legt op beschermde gebieden (ecologische hoofdstructuur = EHS) wordt gecompenseerd. Samen met regiopartijen (Provincie Utrecht, gemeenten, natuur beherende organisaties) is gezocht naar geschikte locaties voor de compensatie van EHS. Versteving van de bestaande EHS is daarbij een van de uitgangspunten geweest. EHS-compensatie vindt uitsluitend plaats op gronden die daarvoor in aanmerking komen zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013-2028. Dit betekent dat EHS-compensatie buiten de bestaande EHS (maar wel daaraan grenzend) en bij voorkeur binnen de zogenaamde groene contour plaatsvindt.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).</p>
4	<p>Nederland heeft afspraken binnen de EU Nederland staat in de top tien van meest vervuilende landen binnen de EU. Volgens het klimaatakkoord, gesloten in Parijs, moet de CO2-uitstoot omlaag. Het verkeer is een van de twee belangrijkste oorzaken van CO2-uitstoot. Ligt het dan niet voor de hand iets te doen aan die toename van het verkeer? Moet de overheid niet zorgen voor een cultuuromslag, voor een gedragsverandering? We hebben een prima Openbaar Vervoerssysteem, breid dat toch uit van A naar Beter. Taak van de overheid is immers de faciliteiten te scheppen waardoor burgers gezond en goed kunnen leven. Beste lezer, neemt u als overheid uw verantwoordelijkheid?</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.</p>
ZWE-00410	<p>Leefbaarheid in Voordorp Ik ben een bewoner van Voordorp (Utrecht Noordoost), de wijk die het dichtst bij de A27 ligt. Daar woon ik in Het Groene Dak, het eerste ecologische project van Utrecht. Sinds we hier wonen (1993) proberen we maatregelen voor elkaar te krijgen tegen de verkeersherrie en luchtverontreiniging van de A27. Eerst moesten we ons best doen om de beloofde geluidswal te laten bouwen. Daarna hebben wij herhaaldelijk verzocht de A27 te overkappen, want de rond 1996 gebouwde geluidswal was, en is, te laag. Door de geluidsoverlast zijn we onder andere genooddaakt te slapen met de ramen dicht, en hebben we nooit rust aan het hoofd als we buiten zijn. Het is u ongetwijfeld bekend wat de medische gevolgen zijn van geluidsoverlast en luchtverontreiniging voor bewoners vlakbij snelwegen. En toen kwamen zelfs de plannen tot verbreding van de A27. Van een aantal mensen uit Voordorp weet ik, dat ze al jaren bezig zijn met het lezen van stukken, het schrijven van brieven en het regelen van overleg met de diverse overheden om onze situatie onder de aandacht te brengen. Kort gezegd, in Voordorp zijn we al 23 jaren bezig met acties ter verbetering van onze leefbaarheid. En nu lees ik in het plan dat de geluidswal ter hoogte van Voordorp met 1 meter wordt verhoogd. Beste lezer, er is geld voor bovenwettelijke maatregelen. Die ene meter zal het voor ons niet</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.3 glazen overkapping).</p> <p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de procedures van de Wet milieubeheer ten aanzien van geluidhinder en de afweging van doelmatige geluidmaatregelen.</p> <p>Met de geluidbeperkende maatregelen die worden getroffen in het project Ring Utrecht kan bij vrijwel alle woningen worden voldaan aan de geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan. Daar is dus geen sprake van een verslechtering van de geluidssituatie en dus geen verhoogd gezondheidsrisico t.g.v. geluid.</p> <p>Langs de A12, tussen de knooppunten Oudenrijn en Lunetten, wordt bij vrijwel alle woningen met de maatregelen uit het project Ring Utrecht een geluidreductie van 4 dB of meer gehaald en dat is een aanzienlijke verbetering van de geluidssituatie.</p> <p>In het onderzoeksgebied zijn er slechts 60 woningen waar onvoldoende doelmatige maatregelen getroffen kunnen en waar de geluidbelasting met het project hoger is dan op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan, bij 378 geluidgevoelige objecten zal de geluidbelasting als gevolg van de doelmatige maatregelen wel lager zijn dan deze toegestane geluidbelasting maar nog wel hoger dan de streefwaarde voor sanering.</p>

	<p>oplossen. Wat ons betreft mag de geluidswal 12 meter hoog worden. En we brengen u bij dezen nogmaals het ludieke voorstel van Movares onder de aandacht. Dit voorstel behelst een overkapping van de A27 langs Voordorp. Met deze Duurzame Weg won Movares in 2010 de Gouden Impuls, omdat de uitvoering ervan een bijdrage zal betekenen voor de economie, de werkgelegenheid en het duurzame imago van Utrecht, op nationaal en op Europees niveau.</p>	<p>Voor deze 438 woningen zal na het onherroepelijk worden van het tracébesluit onderzoek gedaan worden naar mogelijke effectieve maatregelen bij de woning (bijvoorbeeld gevelisolatie). In welke mate het resterende geluideffect tot een verhoogd gezondheidsrisico is sterk locatie-afhankelijk waarbij de aanwezigheid van andere bronnen, de hoogte van de totale geluidbelasting en de mate van toename bepalend zijn.</p> <p>De Commissie m.e.r. heeft in haar advies over de milieueffectrapportage aangegeven dat de verschillen qua blootstelling aan geluid gering zijn en dat er daarom geen aanleiding is om dit verder te onderzoeken.</p> <p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt ook ingegaan op de besteding van de bovenwettelijke middelen.</p>
2	<p>Utrecht is een stad, geen draaischijf Op tekeningen ziet het er mooi uit: een doorstroming van het verkeer rond het knooppunt Utrecht. Maar dan vergeet je toch iets. Utrecht is een stad. De mensen daar wonen, leven, wandelen, werken (steeds meer flexibel en aan huis), fietsen, winkelen, sporten. En dat niet alleen in de binnenstad, maar ook in de buitenwijken.</p> <p>De overheid maant haar burgers zo gezond mogelijk te leven en daarin hun eigen verantwoordelijkheid te nemen. Echter, de publieke ruimte is ongezond en wordt in Utrecht nog ongezonder door de verbreding. De snelwegen bevinden zich immers te dicht bij de stad. En behalve ongezonder wordt de publieke ruimte nog lelijker en ver van de menselijke maat. Nog meer beton en asfalt erbij, zelfs met vier lagen snelweg bij Rijnsweerd.</p> <p>Mijn ervaring op het deel A27 bij Rijnsweerd is vaak, dat het onveilig is. Maar in plaats van verbreding is het ook mogelijk om veilig voor te sorteren bij alle wisselingen van banen en de maximum snelheid te verlagen.</p> <p>Beste lezer, bederf onze stad toch niet nog verder.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onderzocht of bij het hanteren van een snelheid van 80 km/uur een ontwerp mogelijk is waarbij de Bak Amelisweerd niet verbreed hoeft te worden. De conclusie is dat dit niet op een verkeersveilige manier mogelijk is. De commissie Schoof heeft in haar rapport "besluitvorming verbreding A27: de Bak in Amelisweerd"(maart 2013) dit bevestigd. Voor een uitgebreide toelichting, zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016)</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>In de huidige situatie van de ring Utrecht zijn er vele verkeersstromen met verschillende richtingen die in en rond de knooppunten moeten weven. Het probleem van de A27 tussen knooppunt Lunetten en Rijnsweerd is het wevend verkeer. Het tracébesluit kiest voor de oplossing waarin het voorsorteren op een veilige manier gebeurt. Na aanleg van de Ring wordt het verkeer voor de knooppunten al gescheiden. Ook voor knooppunt Rijnsweerd betekent dit een fors aantal minder weefbewegingen. De complexiteit voor de weggebruiker wordt daarmee uit het knooppunt gehaald wat gunstig is voor doorstroming en verkeersveiligheid.</p> <p>In hoofdstuk 8 van de milieu-effectrapportage worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een afname, vanwege de afname van de achtergrondconcentraties door Europese maatregelen. De Europese maatregelen zoals de voortdurende aanscherping van de Europese emissie-eisen voor nieuwe personenauto's, bestelauto's en vrachtwagens (euronormen) dragen bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. Deze eisen zorgen ervoor dat nieuwe personenauto's en vrachtauto's schoner zijn dan oudere voertuigen. Het rijk zet in op belastingvoordelen voor schonere auto's en stimulering van schonere vrachtauto's en bussen.</p>
3	<p>Historisch natuurgebied en erfgoed worden aangetast De gang van zaken rond Amelisweerd in 1980 is een zeer pijnlijke geschiedenis voor de stad Utrecht. In de huidige plannen wordt daar volledig aan voorbij gegaan en de geschiedenis herhaalt zich. Amelisweerd is een historisch gegroeid, ecologisch belangrijk gebied en een groene long voor de stad. Dit natuurgebied is op geen enkele manier te compenseren en mag niet nog verder worden opgeofferd.</p> <p>Verder is het zo dat de Nieuwe Hollandse Waterlinie (waar ook Voordorp vlakbij ligt) op de lijst staat om UNESCO-werelderfgoed te worden.</p> <p>Beste lezer, tast dit historisch natuurgebied en dit erfgoed niet nog verder aan.</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de oppervlakte van het landgoed, de aangetaste natuur wordt ruimhartig gecompenseerd.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren (zie de toelichting bij het tracébesluit). De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de ecologische hoofdstructuur (EHS), met inbegrip van Amelisweerd, met de grootst mogelijke kwaliteitstoelage gecompenseerd.</p> <p>Compensatie van natuurwaarden vindt plaats binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving. Het ruimtebeslag dat het project legt op beschermde gebieden (ecologische</p>

			<p>hoofdstructuur = EHS) wordt gecompenseerd. Samen met regiopartijen (Provincie Utrecht, gemeenten, natuur beherende organisaties) is gezocht naar geschikte locaties voor de compensatie van EHS. Versteving van de bestaande EHS is daarbij een van de uitgangspunten geweest. EHS-compensatie vindt uitsluitend plaats op gronden die daarvoor in aanmerking komen zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013-2028. Dit betekent dat EHS-compensatie buiten de bestaande EHS (maar wel daaraan grenzend) en bij voorkeur binnen de zogenaamde groene contour plaatsvindt.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).</p>
	4	<p>Nederland heeft afspraken binnen de EU Nederland staat in de top tien van meest vervuilende landen binnen de EU. Volgens het klimaatakkoord, gesloten in Parijs, moet de CO2-uitstoot omlaag. Het verkeer is een van de twee belangrijkste oorzaken van CO2-uitstoot. Ligt het dan niet voor de hand iets te doen aan die toename van het verkeer? Moet de overheid niet zorgen voor een cultuuromslag, voor een gedragsverandering? We hebben een prima Openbaar Vervoerssysteem, breid dat toch uit van A naar Beter. Taak van de overheid is immers de faciliteiten te scheppen waardoor burgers gezond en goed kunnen leven. Beste lezer, neemt u als overheid uw verantwoordelijkheid?</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.</p>
ZWE-00411	1	<p>Op de bijlage, blijkt dat een groot stuk van ons in erfpacht hebbende grond door uw plannen, zal verdwijnen. Dit in tegenstelling van hetgeen één uwer ambtenaren mij in 2015 mee deelde op een voorlichtingsbijeenkomst. Men ging toen nog uit van een hoge damwand en de door ons in gebruik zijnde grond zou maar minimaal aangetast worden. De door ons, van de gemeente, gepachte grond (916) is noodzakelijk als parkeerplaats voor het naast deze grond gelegen (349) horecabedrijf "Het Oude Tolhuys". Om aan de wensen van de gemeente te voldoen, dienen wij te zorgen over een minimaal aantal parkeerplaatsen, hetgeen tot op heden het geval is. Om uw plannen niet te dwarsbomen, zijn wij genegen, samen met u en andere belanghebbenden te zoeken naar een mogelijkheid ter compensatie van de parkeerplaatsen welke in uw plannen lijken te verdwijnen. Daarnaast hebben wij in de loop van de jaren een kostbare tuinachtige omgeving gecreëerd en onderhouden, welke aansluit op de landelijke omgeving. Andere belanghebbenden: De gemeente Utrecht. Stichtse Rijnlanden. Wij verzoeken u een overleg mogelijk te maken, tussen Uw organisatie, de gemeente Utrecht, het Oude Tolhuys en de Stichtse Rijnlanden, om te komen tot een voor alle belanghebbenden haalbare oplossing. Indien er geen oplossing komt, zullen wij bezwaar moeten maken tegen het door u voorgestelde plan.</p>	<p>De parkeerplaats voor het Oude Tolhuys wordt geraakt door het ontwerp van de weg. In de fase tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit is gekeken naar het ruimtebeslag nodig voor de uitbreiding. In overleg met het waterschap is besloten om de watergang tussen de snelweg en het Oude Tolhuys te laten vervallen en deze watergang elders in het peilgebied te compenseren. Dit leidt tot minder ruimtebeslag op het parkeerterrein dan in het ontwerp-tracébesluit aangegeven. Deze wijziging is beschreven in de Nota van Wijziging horende bij het tracébesluit. Echter, met deze wijziging kan niet het gehele parkeerterrein uit de huidige situatie gespaard blijven. De situatie is inmiddels met u besproken.</p>
ZWE-00412	7	<p>De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.</p>	<p>De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.</p>
ZWE-00413	5	<p>Volgens het deelrapport lucht bevat het rekenmodel zoveel mogelijk emissies van praktijktesten. Een medewerker van RWS vertelde ons op de informatieavond van 17 mei dat er nog veel factoren van TNO-rollenbanktesten werden gebruikt in het luchtmodel, onder andere in de basisonderzoekgegevens van de Emissieregistratie. Zijn dit volgens de Minister ook praktijktesten?</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO</p>

			geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.
10	Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.		Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.
12	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.		Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
14	Bij de geluidsberekeningen zijn zware gebreken opgetreden; bijvoorbeeld: Omdat geluid van een spoorweg reflecteert tegen geluidsschermen die u in dit plan ophoogt, moet die reflectie betrokken worden in de berekeningen. Dat is niet overal gedaan en derhalve moet u dat corrigeren. Vanwege de complexiteit van de berekeningen past het u de herberekeningen nog een keer ter inzage te leggen		Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidsscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidsscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidsscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27. Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog “bovenwettelijk geluidsscherm” geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst. In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidsscherm op de reflectie van het spoorgeluid.
ZWE-00414	7	Het geluidsscherm langs het volkstuintencomplex ATV Stadion is gepland als 2 m hoog. Dat is te laag om depositie van roet te voorkomen. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Als de verbreding niet doorgaat, en ook als de verbreding wel doorgaat, is het nodig het scherm te verhogen tot 4 meter.	Op dit moment is geen scherm tussen de A27 en het volkstuintencomplex aanwezig. In de toekomstige situatie is er een scherm, en bovendien zijn de emissies dan lager dan nu, vanwege het schoner worden van het autoverkeer. Dat geldt voor de situatie zonder en met project. De verontreiniging van groenten, fruit, of tuinen zal in de toekomstige situatie dus niet ernstiger zijn dan momenteel. Waar het momenteel niet mogelijk is om pesto te maken uit zevenblad zal dat in 2030 waarschijnlijk ook nog zo zijn.

	10	De werkzaamheden naast de bak bij Nieuw-Amelisweerd leiden naar te vrezen valt tot veranderingen in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
ZWE-00415	2	Na de afsluiting van de fietstunnel onder het oude station Lunetten in 2014 is ter plaatse een tunneltje onder het spoor aangelegd als ecologische verbinding met de spoorwegdriehoek en Amelisweerd. De geplande aantasting van de noordkant van Park de Koppel (achter de kantoorgebouwen) zal deze verbinding in gevaar brengen. Dit staat niet vermeld in de MER.	Achter de kantoorgebouwen aan het Zwarte Woud blijft een wal met bomen gehandhaafd. Het beplante gebied wordt doorgezet tot aan de Nieuwe Houtense weg. Daarmee blijft de ecologische verbinding tussen park De koppel en de oude fietstunnel onder het spoor voldoende in stand.
	3	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.
	6	Waar geluid van een spoorweg kan reflecteren tegen geluidsschermen, die u in dit plan plaatst, moet u die reflectie betrekken in de berekeningen. Dat heeft u niet overal correct gedaan en derhalve moet u dat rechtzetten.	Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidsscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidsscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidsscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27. Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidsscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst. In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidsscherm op de reflectie van het spoorgeluid.
	8	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermd flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.

ZWE-00416	3	De geluidschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te geven. De geluidschermen moeten overal minstens 4 m hoogte hebben om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door de herrie flink te verlagen. Verder moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 1.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgestelde maatregelen.
ZWE-00417	2	Over het hoofd gezien belang: Ja, onder andere natuurbelangen	Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed. Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoelage gecompenseerd. Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van de ecologische hoofdstructuur (EHS), als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat, de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het milieu-effectrapport tweede fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigend stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.
	3	Geraakt in belang: Extra geluidsoverlast en verminderde luchtkwaliteit	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.
ZWE-00418	1	De landschapswal is nu een belangrijk geluidslek Amelisweerd in. Herstel is onvoldoende. De landschapswal plus de aansluitende schermen moeten overal minimaal 4 m boven wegdek hoog zijn. Wellicht dat de geluidbelasting in Amelisweerd bij wind uit NW-richtingen dan niet toeneemt ondanks de verkeerstoename en ter hoogte van het ergste lek iets afneemt (bij de overgang van wal naar scherm langs de bak).	De landschapswal bij Amelisweerd zoals die in het ontwerp-tracébesluit is opgenomen is in het tracébesluit vervangen door een landschapsscherm, zie ook de Nota van Wijzigingen. De geluidbeperkende werking van dit scherm is nu ook doorgerekend; daaruit blijkt dat de toekomstige geluidbelasting in Amelisweerd iets lager is dan de geluidbelasting die nu is toegestaan op basis van het geldende geluidproductieplafond. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 Geluid (2.5.8 geluid - Amelisweerd) een kaart opgenomen met daarop de ligging van de geluidcontouren. Hierin is deze verbetering te zien.
	2	Mocht het vlies tijdens de werkzaamheden beschadigd worden dan moet nu al vast staan dat het verkeer op de A27 dan enige jaren afgesloten zal worden. De weg staat dan immers onder water en reparatie en herziene constructie zullen jaren duren. Dit zal een langdurig verkeersinfarct betekenen maar oplossing ten koste van Amelisweerd of welk bos of weiland dan ook met een bypass voor het verkeer op de A27 moet bij voorbaat uitgesloten zijn. Er moet een harde clause worden opgenomen dat er geen nadelige gevolgen buiten de projectgrenzen mogen optreden, ook	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). U schetst een rampscenario dat niet zal optreden. Beschadiging van het folie kan optreden als er onzorgvuldig wordt gewerkt, en dit kan inderdaad leiden tot water op de A27. Maar indien dit optreedt is er altijd een mogelijkheid om een lek te dichten en het water weg te pompen. Een jarenlange blokkade van de A27 door wateroverlast is geen reëel scenario.

		niet voor het oplossen van de ravage die ontstaat in geval van een calamiteit met de folie. Dus een bypass van bak en vlies moet bij voorbaat 100% uitgesloten worden, evenals bijvoorbeeld verbreding van de bouwzone of verlaging van de grondwaterspiegel waar dan ook in de natuur.	
	9	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.	Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermd Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit. Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl .
	11	Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.	Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken is het in enkele gevallen noodzakelijk om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde. Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.
ZWE-00419	1	Als inwoner van Groenekan wordt ik geconfronteerd met het verbreden van A 27/ring Utrecht dwars door ons dorp met alle gevolgen van dien. Doordat de Overheid het project in tweeën heeft geknipt + op elkaar volgende wetgeving, is er onzekerheid over de definitieve maatregelen die genomen zullen worden en de tijdsduur.	In Groenekan is sprake van overlap van twee projecten: Ring Utrecht en A27/A1, waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer is dan als er slechts een project zou zijn geweest. Dit geldt voor het gedeelte tussen aansluiting Utrecht-Noord en aansluiting Bilthoven. Voor het project A27/A1 is het tracébesluit genomen en onherroepelijk geworden. Daarmee zijn de te nemen maatregelen voor dit project inzichtelijk. Het tracébesluit van het project Ring Utrecht voorziet in het ombouwen van de spitsstrook in noordelijke richting naar een volwaardige vierde rijstrook. Bovendien worden er geluidsmaatregelen getroffen onder andere in de vorm van ophoging van het scherm van de A27/A1 aan de westzijde van de snelweg. Op dit moment wordt voorzien dat er aan dit gedeelte van de A27 tweemaal gebouwd zal gaan worden. Dit brengt zoals u aangeeft tweemaal bouw hinder met zich mee. Met de aannemer van het project A27/A1 wordt momenteel overlegd om te zien of er een efficiëntieslag gemaakt kan worden, zodat de dubbele bouw hinder zoveel mogelijk beperkt wordt.
	4	De rijsnelheid op vele snelwegen is tegenwoordig 130 km/u. Het is bekend dat dit zeer nadelig is voor veiligheid, geluidsoverlast en ook fijnstof verhogend werkt. Ik wens dat als maximale snelheid 100 km wordt toegestaan .De luchtkwaliteit zal door de verbreding in het dorp toenemen. Ik wens geïnformeerd te worden over de concentraties op basis van onderzoek met recente en effectieve rekenmodellen.	De snelheid op de A27 ten zuiden van Utrecht Noord is 100 km/uur, evenals op de hoofdbaan van de A12. De snelheid op de parallelbaan van de A12 is 80 km/uur. Alleen de snelheid op de A27 ten noorden van Utrecht Noord is 120 km/uur. De berekeningen waar u op doelt zijn te vinden in het deelrapport luchtkwaliteit behorende bij het tracébesluit.
	5	De bovenwettelijke maatregelen moeten worden ingezet voor geluidwerende voorzieningen . Daarnaast verzoek ik u de geluidproductieplafonds te verlagen overeenkomstig de daartoe te treffen bovenwettelijke maatregelen.	Het uitgangspunt voor het bovenwettelijk pakket is het samenstellen van een effectief geluidpakket. Hiervoor is gekozen op basis van een bewonersconsultatie die heeft plaatsgevonden in 2013, waar de voorkeur is uitgesproken om het budget voor bovenwettelijke maatregelen

			<p>hoofdzakelijk aan geluidmaatregelen te besteden. Als het tracébesluit onherroepelijk is, zal het positieve effect van het bovenwettelijk maatregelenpakket planologisch worden verankerd door de geluidproductieplafonds te verlagen middels een ambtshalve wijziging.</p> <p>Op www.provincie-utrecht.nl/bwmringutrecht vindt u informatie over het definitieve bovenwettelijke maatregelenpakket.</p>
ZWE-00420	7	Ik maak ernstig bezwaar tegen het kappen van vele bomen in het recreatiepark De Voorveldse Polder. Door een soort domino-effect als gevolg van een extra rijstrook, die weer leidt tot het opschuiven van de afrit en de noodzaak van waterberging ter compensatie is de aanslag bijzonder groot. Nut en noodzaak hiervan is niet aangetoond.	<p>De extra rijstrook op de westelijke hoofdrijbaan van de A27 heeft slechts over een relatief beperkte lengte invloed op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder, namelijk alleen ter plaatse van het puntstuk (aansluiting toerit op parallelrijbaan). Daarnaast wordt langs de toerit een vluchtstrook aangelegd die noodzakelijk is vanuit oogpunt van verkeersveiligheid. Deze vluchtstrook heeft impact op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder. Dit effect is niet te vermijden binnen de doelstellingen van het project.</p> <p>Mede naar aanleiding van deze zienswijze is het ruimtebeslag in het recreatiepark aangepast door het verleggen van de geplande waterberging. Hierdoor kunnen meer bomen gehandhaafd blijven. In de Nota van Wijzigingen is dit toegelicht.</p>
	8	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	<p>De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.</p>
	17	Voor de voorgestelde oplossing om de A27 te verbreden, is onvoldoende gelegenheid om aansluiting te vinden op andere activiteiten zoals op een knooppunt voor dienstverlening en recreatie en natransport. Bij de alternatieve oplossing is voldoende ruimte voor alle activiteiten, bestemmingen op de knooppunten, en er kunnen voldoende voorzieningen aangesloten worden.	<p>De verbrede A27 sluit aan op het Transferium in de Uithof. Er zijn in de regio geen andere plannen voor een knooppunt voor dienstverlening, recreatie en natransport.</p> <p>Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.</p>
	19	Door de verkeersaantrekkende werking van dit project wordt tot ver buiten het projectgebied de stikstofdepositie verhoogd. Dat is schadelijk voor de natuur, en bovendien beperkt het direct of indirect de stikstofruimte voor de landbouw. Wat betekent dat voor toch een belangrijke bedrijfstak in Nederland?	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p>
ZWE-00421	1	Ik voorzie en vrees hogere geluidbelasting als gevolg van de verbreding van de A27. Deze vrees wordt versterkt doordat het huidige geluidscherm ter hoogte van de bedrijven aan het Zwarte Woud wordt verwijderd en hier niets voor terug komt. Alsnog plaatsen van een geluidscherm heeft als bijkomend voordeel dat er geen direct zicht op de A27 ontstaat. Een met klimop begroeid scherm is esthetisch heel wat verantwoordder dan het asfalt van een snelweg.	<p>In het ontwerp-tracébesluit komt het geluidscherm dat in de huidige situatie op de rand van de verdiepte ligging staat te vervallen. Uit de afweging van de doelmatige maatregelen is gebleken dat het terugplaatsen van dit scherm onvoldoende extra geluidreductie oplevert bij de achterliggende woningen en daardoor niet doelmatig is. Dit heeft in het ontwerp-tracébesluit geresulteerd tot een maatregelenpakket waarmee er bij 3 woningen nog een overschrijding optrad van de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan van maximaal 1 dB.</p> <p>Zonder het geluidscherm langs de rijksweg zal tussen de bedrijfsgebouwen Woudstede en Arboned een gat in de afscherming ontstaan, waarvan door de insprekers wordt opgemerkt dat er veel geluid doorheen zal komen. Aangezien de hoge kantoorgebouwen aan weerszijden zorgen voor een goede afscherming, zou het gat inderdaad kunnen worden ervaren als een opvallende bron van geluid.</p> <p>Uit een aanvullende afweging is gebleken dat een scherm van 6 meter hoog, dat tussen de bestaande bedrijfsgebouwen kan worden geplaatst, doelmatig is. De resterende overschrijdingen kunnen daarmee worden weggenomen en het geluid uit het gat tussen de gebouwen zal als minder hinderlijk worden ervaren. Dit betekent dat het tracébesluit hierop is aangepast. In het Landschapsplan is aangegeven dat schermen op deze locatie een groene uitstraling zullen krijgen.</p>
	2	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de</p>

			grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.
	8	Omdat geluid van een spoorweg kan reflecteren tegen geluidschermen die u in dit plan ophooft, moet die reflectie betrokken worden in de berekeningen. Dat heeft u niet overal gedaan en daarom moet u dat corrigeren.	<p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West.</p> <p>De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd.</p> <p>Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>
	11	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermd flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.</p>
ZWE-00422	4	Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.	<p>De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.</p> <p>De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.</p>
	7	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.	<p>Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermd Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit.</p> <p>Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuisen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen.</p>

			Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl .
ZWE-00423	6	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.
ZWE-00424	1	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerptractébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerptractébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan EHS-compensatie (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van EHS zal plaatsvinden. In het tracébesluit is aangegeven hoeveel oppervlakte EHS hier gecompenseerd zal worden.
	4	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerptractébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af	Er is geen sprake van uitstel van de geluidssanering; de geluidssanering voor de A12 is onderdeel van het project ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.
	5	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.	Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermd Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit. Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl .
	8	Normoverschrijdingen zijn volgens de MER niet te verwachten. Wel nemen de totale emissies volgens de effectanalyse (paragraaf 8.3) in totaal met tegen 4% toe (OTB tov autonoom). Uit tabel 8.4 blijkt echter dat voor elk deelgebied de percentages veel hoger liggen. Hoe kan dan de stijging in het totale plangebied op minder dan 4% uitkomen? Hoeveel bedragen de toenames van het OTB	De aangehaalde tabel 8.4 geeft aan dat de emissies per deelgebied stijgen met 4 tot 8%. Het juridisch voorgeschreven studiegebied voor luchtkwaliteit, vanaf de voorafgaande tot en met de eerstvolgende aansluiting op de wegaanpassing, is echter groter dan het totaal van de vier deelgebieden (het plangebied). In het studiegebied buiten het plangebied is de toename van de

		ten opzichte van de huidige situatie? Waarschijnlijk worden de modellen net zo lang bewerkt totdat de juiste uitkomsten eruit komen, en, als de snelweg er dan ligt en de uitstoot blijkt in de praktijk veel hoger te liggen, is het leed al geleden.	emissie veel geringer, waardoor de toename in het gehele studiegebied kleiner is dan 4%. In hoofdstuk 8 van het milieueffectrapport worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030, na realisatie van het project, sprake van een afname. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Na realisatie van het project (2026) zal door de jaarlijkse monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) getoetst worden aan de dan geldende normen. Indien de dan geldende normen worden overschreden zullen extra maatregelen worden genomen.
	14	De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen in plaats van toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting.	De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen. In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen. Dit kan worden bereikt door het scherm met absorberend materiaal te bekleden of het scherm vanuit de weg gezien achterover te laten hellen.
	15	De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen in plaats van toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting.	De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen. In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen. Dit kan worden bereikt door het scherm met absorberend materiaal te bekleden of het scherm vanuit de weg gezien achterover te laten hellen.
ZWE-00425	2	Verbreding A27 in Utrecht heeft geen toekomst in de metropool, Utrecht Amsterdam Den-Haag Rotterdam tezamen. Auto's lopen vast door te weinig ruimte, geven teveel overlast, verbruiken teveel energie gezien de broeikasproblematiek. In Utrecht horen goede OV-verbindingen, fiets- en looproutes, flexibel natransport alles ingepast in woon- werk- en natuurgebieden. Het alternatief, verbetering OV Fiets Lopen in Utrecht heeft die toekomstbestendigheid.	In de eerste fase van het project Ring Utrecht (milieu-effectrapportage eerste fase) is een 'Niet Verbreden' alternatief onderzocht. Dit alternatief bestaat uit het verbeteren van het openbaar vervoer in de regio Utrecht en een aantal aanvullende maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement en fietsen. Dit alternatief is afgefallen omdat het alternatief weinig bijdraagt aan de probleemoplossing op het hoofdwegennet en forse knelpunten op het gebied van landschappelijke inpassing en leefbaarheid met zich meebrengt. Ook nadere uitwerkingen van dit 'Niet Verbreden alternatief' ('OV+++ of 'De Kracht van Utrecht') losten de bereikbaarheidsproblemen onvoldoende op. Aan het eind van de milieu-effectrapportage eerste fase is gekozen voor een oplossing die bestaat uit het verbreden van het hoofdwegennet. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016). Bovendien zorgt het project Ring Utrecht niet alleen voor een goede bereikbaarheid van de stad Utrecht, maar ook voor een verbetering van de bereikbaarheid van de hele regio.
	4	De oplossing Verbreden A27 is alleen beschikbaar voor de beperkte groep van automobielgebruikers. Voor de mensen die leven met spaarzaam gebruik van auto's wordt niets gedaan, zij worden uitgesloten voor deze dure voorziening. De alternatieve oplossing is beschikbaar voor een veel grotere groep van gebruikers. De automobielgebruikers kunnen via de voorzieningen op de knooppunten nog steeds gebruik maken van de, niet verbrede, A27.	De A27 is voor iedereen met een auto toegankelijk, onafhankelijk of de bestuurder wel of niet spaarzaam gebruik maakt van de auto. In de eerste fase van het project Ring Utrecht (milieu-effectrapportage eerste fase) is een 'Niet Verbreden' alternatief onderzocht. Dit alternatief bestaat uit het verbeteren van het openbaar vervoer in de regio Utrecht en een aantal aanvullende maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement en fietsen. Dit alternatief is afgefallen omdat het alternatief weinig bijdraagt aan de probleemoplossing op het hoofdwegennet en forse knelpunten op het gebied van landschappelijke inpassing en leefbaarheid met zich meebrengt. Ook nadere uitwerkingen van dit 'Niet Verbreden alternatief' ('OV+++ of 'De Kracht van Utrecht') losten de bereikbaarheidsproblemen onvoldoende op. Aan het eind van de milieu-effectrapportage eerste fase is gekozen voor een oplossing die bestaat uit het verbreden van het hoofdwegennet. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016).

	5	<p>Stop de aanleg van nog meer asfalt en gebruik het geld voor rail en fietsinfra als u de opwarming van de aarde serieus neemt. Het oliegebruik moet de komende tien jaar al sterk afnemen en dus zal onze maatschappij veel minder op wegverkeer en veel meer op zuinige elektrische vervoerswijzen als trein, lightrail, tram, bus en fiets moeten gaan draaien.</p>	<p>De afweging aan welke vervoerwijze geld besteed wordt is een politieke afweging. In het kader van het project zijn alternatieven onderzocht die uitgingen van investeringen in OV en fiets, deze zijn afgevalen omdat ze onvoldoende probleemoplossend waren.</p> <p>In de eerste fase van het project Ring Utrecht (milieu-effectrapportage eerste fase) is een 'Niet Verbreden' alternatief onderzocht. Dit alternatief bestaat uit het verbeteren van het openbaar vervoer in de regio Utrecht en een aantal aanvullende maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement en fietsen. Dit alternatief is afgevalen omdat het alternatief weinig bijdraagt aan de probleemoplossing op het hoofdwegennet en forse knelpunten op het gebied van landschappelijke inpassing en leefbaarheid met zich meebrengt. Ook nadere uitwerkingen van dit 'Niet Verbreden alternatief' ('OV+++ of 'De Kracht van Utrecht') losten de bereikbaarheidsproblemen onvoldoende op. Aan het eind van de milieu-effectrapportage eerste fase is gekozen voor een oplossing die bestaat uit het verbreden van het hoofdwegennet. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016).</p>
	6	<p>De genoemde compensatie zal overwegend worden gerealiseerd op gronden die nu een agrarisch gebruik kennen. Deze gronden kunnen echter ook natuurwaarde bezitten (bv weidevogels), gaat die elders weer gecompenseerd worden? Verlies van landbouwproductie hier zal betekenen dat elders in de wereld deze productie zal moeten worden gerealiseerd, vaak ten koste van de laatste echte natuurgebieden.</p>	<p>Compensatie van natuurwaarden vindt plaats binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving.</p> <p>Het ruimtebeslag dat het project legt op beschermde gebieden (ecologische hoofdstructuur = EHS) wordt gecompenseerd. Samen met regiopartijen (Provincie Utrecht, gemeenten, natuur beherende organisaties) is gezocht naar geschikte locaties voor de compensatie van EHS. Versteving van de bestaande EHS is daarbij een van de uitgangspunten geweest. EHS-compensatie vindt bij voorkeur plaats op gronden die daarvoor in aanmerking komen zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013-2028. Dit betekent dat EHS-compensatie buiten de bestaande EHS (maar wel daaraan grenzend) en bij voorkeur binnen de zogenaamde groene contour plaatsvindt. De locaties waar EHS-compensatie is voorzien voldoen hieraan.</p> <p>De Nederlandse wet- en regelgeving voorziet niet in compensatie van landbouwgrond.</p>
ZWE-00426	4	<p>Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stressfactor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
	11	<p>De geluidschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te geven. De geluidsschermen moeten overal minstens 4 m hoogte hebben om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door de herrie flink te verlagen. Verder moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels.</p>	<p>De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 1.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgestelde maatregelen.</p>
ZWE-00427	9	<p>Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).</p>	<p>De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan EHS-compensatie (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit</p>

		worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van EHS zal plaatsvinden. In het tracébesluit is aangegeven hoeveel oppervlakte EHS hier gecompenseerd zal worden.
13	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.	Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermde Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit. Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl .
17	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.
ZWE-00428	1 Ik woon in Rijnsweerd op hemelsbreed een afstand van ongeveer 150 meter van het huidige tracé van de A27. Vanuit mijn slaapkamerraam heb ik, in elk geval in de winter, zicht op de deze snelweg. In het ontwerp-tracé van de A27 is een nieuw verkeersplein voorzien ter hoogte van Rijnsweerd van ongeveer 12 meter hoog. Ook wordt het tracé (met 15 rijbanen!) ongeveer 20 meter in westelijke richting (richting mijn huis) verbreed. Dit lijkt mij, gelet op mijn gezondheid en die van mijn gezinsleden (ik heb het over fijnstof en geluidsoverlast), een zeer onwenselijk situatie. Nu woon ik nog niet eens het dichtst bij het nieuwe tracé, maar er zijn ook nog woningen gelegen aan de Enny Vredelaan die op minder dan dertig meter van het nieuwe tracé komen te liggen. Hoe denkt u te bewerkstelligen dat de gezondheid van deze bewoners door de aanleg van het ontwerp-tracé niet achteruit gaat?	Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat met het maatregelenpakket zoals dat is opgenomen in het tracébesluit in Rijnsweerd en de wijken daarachter kan worden voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer. In het hoofdstuk Geluid van de Nota van Antwoord wordt nader ingegaan op de vragen en opmerkingen die in de zienswijzen zijn gesteld ten aanzien van de geluidssituatie in Rijnsweerd.
14	De werkzaamheden naast de bak bij Nieuw-Amelisweerd leiden naar te vrezen valt tot veranderingen in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
15	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de

			<p>grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>
ZWE-00429	5	<p>Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.</p>	<p>Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken is het in enkele gevallen noodzakelijk om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde.</p> <p>Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.</p>
	11	<p>Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.</p>	<p>Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermde Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit.</p> <p>Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl.</p>
	12	<p>De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.</p>	<p>De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.</p> <p>De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.</p>
	15	<p>Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stressfactor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de</p>

		folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
	16	Het geluidsscherm langs het volkstuintencomplex ATV Stadion is gepland als 2 m hoog. Dat is te laag om depositie van roet te voorkomen. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Als de verbreding niet doorgaat, en ook als de verbreding wel doorgaat, is het nodig het scherm te verhogen tot 4 meter.
ZWE-00430	13	Het nut van automobilititeit is over de piek. De opvolgende generatie gaat vaker met OV en fiets, communiceert veelal zonder zich te verplaatsen, rijdt in de Randstad minder auto. Er is meer ruimte op de A27 dan gedacht. Het is daarom noodzakelijk om in het Utrechtse de kwaliteit van de OV- , fiets- en loopverbindingen fors te verbeteren. Het is voor de doorstroom voldoende om de snelheid van de auto's op de Ring Utrecht te beperken tot 80 km per uur. De noodzaak om de A27 te verbreden is niet aanwezig. Ik kan absoluut niet accepteren dat onze volksvertegenwoordiging zo ons belastinggeld verspilt.
	14	De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.
	15	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.
	17	Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.
		Op dit moment is geen scherm tussen de A27 en het volkstuintencomplex aanwezig. In de toekomstige situatie is er een scherm, en bovendien zijn de emissies dan lager dan nu, vanwege het schoner worden van het autoverkeer. Dat geldt voor de situatie zonder en met project. De verontreiniging van groenten, fruit, of tuinen zal in de toekomstige situatie dus niet ernstiger zijn dan momenteel. Waar het momenteel niet mogelijk is om pesto te maken uit zevenblad zal dat in 2030 waarschijnlijk ook nog zo zijn.
		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).
		De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.
		Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.
		Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).

18	<p>Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisseweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).</p>
20	<p>Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.</p>	<p>In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt.</p> <p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).</p>
ZWE-00431	<p>2 Amelisseweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.</p>	<p>In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt.</p> <p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>
4	<p>De geluidschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te geven. De geluidsschermen moeten overal minstens 4 m hoogte hebben om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door de herrie flink te verlagen. Verder moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100 procent geluidsabsorberende tegels.</p>	<p>De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerptraacébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 1.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.</p>
5	<p>De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerptraacébesluit niet compleet en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af.</p>	<p>Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidssanering voor de A12 is onderdeel van het project ring Utrecht en staat als zodanig in de planning.</p> <p>De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden.</p>

		<p>De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.</p>
7	<p>De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.</p>	<p>De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.</p> <p>De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.</p>
8	<p>Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
13	<p>Normoverschrijdingen zijn volgens de MER niet te verwachten. Wel nemen de totale emissies volgens de effectanalyse (paragraaf 8.3) in totaal met tegen 4% toe (OTB tov autonoom). Uit tabel 8.4 blijkt echter dat voor elk deelgebied de percentages veel hoger liggen. Hoe kan dan de stijging in het totale plangebied op minder dan 4% uitkomen? Hoeveel bedragen de toenames van het OTB ten opzichte van de huidige situatie? Waarschijnlijk worden de modellen net zo lang bewerkt totdat de juiste uitkomsten eruit komen, en, als de snelweg er dan ligt en de uitstoot blijkt in de praktijk veel hoger te liggen, is het leed al geleden.</p>	<p>De aangehaalde tabel 8.4 geeft aan dat de emissies per deelgebied stijgen met 4 tot 8%. Het juridisch voorgeschreven studiegebied voor luchtkwaliteit, vanaf de voorafgaande tot en met de eerstvolgende aansluiting op de wegaanpassing, is echter groter dan het totaal van de vier deelgebieden (het plangebied). In het studiegebied buiten het plangebied is de toename van de emissie veel geringer, waardoor de toename in het gehele studiegebied kleiner is dan 4%. In hoofdstuk 8 van het milieueffectrapport worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030, na realisatie van het project, sprake van een afname. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Na realisatie van het project (2026) zal door de jaarlijkse monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) getoetst worden aan de dan geldende normen. Indien de dan geldende normen worden overschreden zullen extra maatregelen worden genomen.</p>
ZWE-00432	<p>6 Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de</p>

			<p>grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).</p>
	8	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stressfactor voor Amelisseweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).</p>
ZWE-00433	2	Een definitief besluit voor verbreding van de A27 is onverantwoord zolang daar slechts het oude, twintigste-eeuwse type argumentatie aan ten grondslag ligt. "Meer asfalt" is als oplossing voor verkeersproblemen een GIFTIGE FOPSPREEN. Het besluit vraagt om een veel steviger, werkelijk eigentijdse en toekomstbestendige onderbouwing. Waarschijnlijk is die onderbouwing niet mogelijk. In dat geval moet het plan worden afgeblazen.	<p>Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer, hoofdstuk 8.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (2.2.1 verkeersprognoses en 2.2.2 gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten over de lange termijn ontwikkelingen op het terrein van verkeer en vervoer in Nederland gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Ook in eerdere fasen van de planuitwerking is steeds rekening gehouden met de meest recente inzichten. Voor meer informatie over de modelinstellingen en de kwaliteit van het gehanteerde verkeersmodel NRM zie bijlage A en B van het deelrapport Verkeer. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r..</p>
ZWE-00434	2	2. Aantasting leefbaarheid in de stad en van landgoed Amelisseweerd Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisseweerd in 1980 bij de rechter afgedwongen dat het landgoed Amelisseweerd zoveel mogelijk gespaard moest worden. Met deze verbreding van 15 meter aan weerskanten van de bak wordt het landgoed, waaronder het bijzondere moerasbos, en de kwetsbare natuur wederom onherstelbaar aangetast. Maar het effect van de beoogde verbreding reikt veel verder. De leefbaarheid in de wijken van de oostkant van de stad	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de aanvullende inpassingsmaatregelen die in het tracébesluit worden getroffen, die tevens een positief effect op de geluidssituatie in Amelisseweerd hebben.</p> <p>Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat met het maatregelenpakket zoals dat is opgenomen in het tracébesluit in Rijsweerd en de wijken daarachter kan worden voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer. In het hoofdstuk Geluid van de Nota van Antwoord wordt</p>

	<p>(Hoograven, Lunetten, Rijnsweerd, Voordorp en Blauwkapel) wordt er ernstig door aangetast. De luchtkwaliteit, die in Utrecht al zorgelijk is, wordt verder verslechterd door de forse toename van het autoverkeer. De aanname in het ontwerp-tracébesluit, dat de luchtkwaliteit niet verslechtert, omdat de toename van het autoverkeer wordt gecompenseerd door betere doorstroming, achten wij niet realistisch. De verbreding van de A 27 veroorzaakt bovendien een enorme stijging in het verkeerslawaaï. Het feit dat geluidsmuren van wel 12 meter hoog nodig zijn om de gevolgen enigszins in te dammen, spreekt boekdelen. Bovendien komt het verkeer bij knooppunt Rijnsweerd straks op drie verschillende niveaus te liggen. Is hier wel rekening mee gehouden bij de geluidsberekeningen?</p>	<p>nader ingegaan op de vragen en opmerkingen die in de zienswijzen zijn gesteld ten aanzien van de geluidssituatie in Rijnsweerd.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>De uitspraak waaraan de zienswijze refereert, is de uitspraak van de Kroon van 24 december 1980. Daarin is uitgesproken dat goedkeuring werd onthouden aan het bestemmingsplan Maarschalkerweerd. In dit bestemmingsplan werd onder meer de aanleg van de A27 planologisch mogelijk gemaakt. Gelet op bezwaren van de Aktie Amelisweerd, was de Kroon van oordeel dat de bestemming weggebonden groen ter hoogte van het bos Amelisweerd niet voor goedkeuring in aanmerking kwam, voor zover deze bestemming niet benodigd was voor de bak-constructie. De A27 is dan ook ter hoogte van Amelisweerd in een bak-constructie aangelegd, waarmee aan deze uitspraak gevolg is gegeven. De uitspraak is nu niet meer relevant, want uit het thans voorliggende tracébesluit met bijlagen en uit de bijbehorende milieu-effectrapportage tweede fase, volgt dat extra rijstroken moeten worden toegevoegd en weefbewegingen moeten worden verminderd, mede vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. Om dit uit te kunnen voeren, kan niet langer met de huidige bakconstructie worden volstaan.</p> <p>Met de geluidbeperkende maatregelen die zijn opgenomen in het ontwerp-tracébesluit wordt in vrijwel het gehele onderzoeksgebied de geluidbelasting niet hoger dan is toegestaan volgens de huidige geluidproductieplafond. Het project Ring Utrecht zorgt hierdoor voor een verbetering van de geluidssituatie. Uit het 'Deelrapport geluid - rapportage ten behoeve van milieu-effectrapportage' is aangegeven dat het totaal aantal gehinderden met het project afneemt. Bij de afweging van de geluidbeperkende maatregelen is vanzelfsprekend het nieuwe ontwerp van de rijksweg, inclusief het knooppunt Rijnsweerd, meegenomen. Gebleken is dat met de maatregelen uit het ontwerp-tracébesluit kan worden voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer.</p>
3	<p>3. Risico's folieconstructie Bij de werkzaamheden binnen het folie bestaat een reëel risico dat het vlies beschadigd raakt. We hoeven u neem ik aan niet te wijzen op de recente soortgelijke problemen bij de A4 Midden Delfland. De risico's hiervan voor het grondwaterpeil en mogelijke overstromingen zijn niet te overzien. Daarbij bent u voornemens te gaan werken met onbewezen technieken. Wij vinden het onverantwoord met dergelijke innovaties in een zeer dichtbevolkt gebied zoals Utrecht te experimenteren.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
4	<p>4. Goedkopere en minder ingrijpende alternatieven binnen handbereik Het project kost minstens 1,1 miljard euro en de uitvoering zal minstens acht jaar grote overlast veroorzaken voor zowel weggebruikers als omwonenden. Wij vinden dit gezien bovenstaande bezwaren onaanvaardbaar. Het uitbreiden van asfalt is een ouderwetse maatregel, waarvan het verleden bovendien bewezen heeft dat die niet blijkt te werken. Extra ruimte trekt immers weer extra auto's aan en dit zorgt op termijn ook weer voor files. Om de doorstroming, luchtkwaliteit en geluidshinder te verbeteren kan ook gedacht worden aan een verlaging van de maximumsnelheid. De paar seconden tijdverlies die dit zou opleveren is wat ons betreft verwaarloosbaar ten opzichte van de enorme financiële en maatschappelijke kosten van het huidige OTB. Bovendien is er steeds meer draagvlak in de samenleving voor een systeem van kilometerbeprijzing/rekeningrijden. De technologische ontwikkelingen in de afgelopen jaren maken dit alleszins haal- en betaalbaar. Ook het verder stimuleren van de ontwikkeling van de elektrische en zelfrijdende auto vanuit de overheid draagt bij aan verbeterde doorstroming en luchtkwaliteit. Ten slotte kan ook met de inzet voor goed openbaar vervoer (bijvoorbeeld de spoorverbinding Almere-Utrecht-Breda) een volwaardig alternatief voor het wegverkeer worden geboden. Ik verzoek u bovenstaande argumenten in overweging te nemen en op basis daarvan het ontwerp-tracébesluit te verbeteren, en daarbij af te zien van de voorgenomen verbreding van de A27.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>In de milieu-effectrapportage eerste fase is het effect van rekeningrijden onderzocht in het alternatief "De Kracht van Utrecht". Dit alternatief bleek onvoldoende probleemoplossend. Twee onafhankelijke commissies (de Commissie m.e.r. en de commissie Schoof) hebben geoordeeld dat de onderbouwing om dit alternatief af te laten vallen goed is en dat het proces zorgvuldig is uitgevoerd. Er is dus geen aanleiding om deze alternatieven opnieuw te onderzoeken. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r. en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag</p>

			<p>een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit zoals nu voorligt. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten over de lange termijn ontwikkelingen op het terrein van verkeer en vervoer in Nederland gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Ook in eerdere fasen van de planuitwerking is steeds rekening gehouden met de meest recente inzichten. Voor meer informatie over de modelinstellingen en de kwaliteit van het gehanteerde verkeersmodel NRM zie bijlage A en B van het deelrapport Verkeer. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r..</p>
ZWE-00435	7	De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen in plaats van toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting.	<p>De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen.</p> <p>In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen. Dit kan worden bereikt door het scherm met absorberend materiaal te bekleden of het scherm vanuit de weg gezien achterover te laten hellen.</p>
ZWE-00436	1	Een van de redenen om in Lunetten te gaan wonen was vanwege het feit dat een zeer groene wijk is. Ik geniet elke dag van het gefluit van alle vogels om mij heen. Regelmatig wordt dit geluid verstoord door het akelige geluid van de snelweg. Met de verbreding van de A27 zal het geluid alleen maar toenemen en zullen de vogelgeluiden naar de achtergrond verdwijnen. Iets wat ik zeer triest zou vinden. Daarom pleit ik voor het afzien van deze verbreding en voor het zoeken naar alternatieven die minder in de natuur snijden.	<p>In het project Ring Utrecht is voorzien in maatregelen om de effecten op de natuur te beperken (mitigatie) en om effecten te compenseren. Deze maatregelen zijn uitvoerig toegelicht in de rapportage Natuurmitigatie en compensatieplan. Dit is een onderliggende rapportage bij het tracébesluit en bij de milieu-effectrapportage. Een voorbeeld van een mitigerende maatregel is het aanbrengen van vleermuisvriendelijke verlichting in onderdoorgangen. Voor een betere sociale veiligheid is een goed verlichte onderdoorgang noodzakelijk. Bij gewone verlichting werkt dat verstorend voor de vleermuizen. met de plaatsing van zorgvuldig geplaatste vleermuisvriendelijke verlichting wordt ervoor gezorgd dat de vleermuizen ongehinderd door de onderdoorgang kunnen vliegen terwijl meteen de sociale veiligheid verbetert. Ook zijn er algemene natuurversterkende maatregelen, zoals het realiseren van natuurvriendelijke oevers. Deze komen niet voort uit de noodzaak om effecten voor een bepaalde soort te beperken, maar uit de ambitie om de algehele natuurwaarde en daarmee de biodiversiteit in het plangebied te versterken.</p> <p>Compensatie vindt plaats voor ecologische hoofdstructuur (EHS) en voor bomen, op basis van wettelijke regelingen. In het project is uitgegaan van een ruimhartige compensatie. Dit betekent dat er meer compensatie plaats vindt dan minimaal wettelijk noodzakelijk is. Dit is toegelicht in genoemd Natuurmitigatie- en compensatieplan. In de Nota van Wijziging en het tracébesluit is de EHS-compensatie verder uitgewerkt dan in het ontwerp-tracébesluit.</p>
	3	Om de uitkomsten van de luchtberekeningen in het MER goed te kunnen beoordelen zou ik graag willen weten hoe de toekomstige emissies zijn berekend. Het gaat dan met name over de samenstelling van het wagenpark en bijbehorende emissiefactoren per voertuigklasse. In de Bijlage 3 van het Deelrapport luchtkwaliteit 'Invoergegevens modelberekeningen' staan dergelijke essentiële data niet vermeld. Het MER schiet tekort in transparantie.	<p>In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&M bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Tabellen_grafieken/Milieu_Leefomgeving/Emissiefactoren. De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer.</p> <p>Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.</p>

8	<p>Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
9	<p>Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.</p>	<p>Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken is het in enkele gevallen noodzakelijk om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde.</p> <p>Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.</p>
ZWE-00437	<p>1 Beperken van geluidhinder</p> <p>Onderdeel van het Ontwerp-Tracébesluit zijn de omgevingseffecten waarvan geluidhinder voor Hoograven het belangrijkste aspect is. In de Wet milieubeheer wordt het weggedeelte tussen Oudenrijn en Lunetten aangemerkt als één van de acht saneringslocaties van de zwaarste categorie (C). Aan dit traject grenzen onder andere Kanaleneiland, Hoograven-Zuid en Lunetten, wijken waar veel gezinnen met jonge kinderen wonen en zich scholen en sportvoorzieningen in de directe nabijheid van de weg bevinden. Al jaren is hier sprake van een uitermate slecht leefklimaat als gevolg van steeds maar toenemende verkeersdruk en het uitblijven van doeltreffende geluidmaatregelen. Zo bevindt zich langs het deel van de A12 dat het Merwedekanaal kruist nog steeds geen geluidscherm en is ook de rest van het tracé slechts voorzien van nauwelijks functionerende houten schermen van maximaal 2 meter hoogte. Dit heeft te maken met de oorspronkelijke Wet op de geluidhinder die bepaalde dat als er geen werkzaamheden aan een weg worden uitgevoerd, het Rijk ook geen geluidwerende maatregelen hoeft te treffen. Het is duidelijk dat dit tot zeer schrijnende situaties heeft geleid, zoals voor onze wijk. In de nieuwe Wet milieubeheer is dit onderkend en om die reden is dit deel van de snelweg als saneringslocatie aangemerkt.</p> <p>Doordat het Rijk ervoor heeft gekozen om de sanering mee te nemen in het project Ring Utrecht, wordt een voorrangsaanpak bedreigd. In het Ontwerp-Tracébesluit wordt de volgorde van de werkzaamheden namelijk overgelaten aan de uitvoerende aannemer. Dat zou erin kunnen resulteren dat geluidschermen om praktische redenen pas aan het einde van het project (na vijf à tien jaar) gerealiseerd worden. Voor Hoograven is dit onacceptabel en de Bewonersgroep dringt er dan ook op aan dat bij de aanbesteding de plaatsing van geluidschermen als eerste fase van het</p>	<p>De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden.</p> <p>De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden.</p> <p>Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, in het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.</p> <p>Zoals u aangeeft geldt voor geluidgevoelig objecten in de Wet milieubeheer een voorkeurswaarde van 50 dB. Met name in bestaande situaties, zoals bij Hoograven, kan aan deze voorkeurswaarde alleen worden voldaan met zeer omvangrijke maatregelen die vanwege andere bezwaren niet gewenst zijn. Hierbij valt te denken aan extreem hoge kosten of bezwaren uit oogpunt van technische bezwaren of stedenbouwkundige inpassing. De Wet milieubeheer is erop gericht om de geluidbelasting met een project niet te doen toenemen ten opzichte van de situatie zoals is toegestaan op basis van de huidige geluidproductieplafonds. Voor de woningen in Hoograven geldt bovendien de wettelijke opgave om de geluidssituatie in Hoograven te saneren: het streven was om de geluidbelasting met 5 dB te verlagen ten opzichte van de toegestane waarde.</p>

	<p>project als randvoorwaarde geldt. Ook is het mogelijk dat de ombouw van de Ring vertraging zal oplopen om politieke of technische redenen (bijvoorbeeld problemen met de waterhuishouding bij Amelisweerd). In dat geval dient de koppeling van de geluidsanering aan de ombouw van de Ring te worden losgelaten en moet de geluidsanering in een afzonderlijk project op korte termijn (in 2017 of 2018) worden uitgevoerd.</p> <p>Vervolgens zijn de geluidmaatregelen die in het Ontwerp-Tracébesluit staan, onvoldoende. De woningen langs de Herautsingel, die het dichtst bij de snelweg staan, kampen nu met een belasting van 64 decibel op de gevel. Na de ombouw van de A12 en de plaatsing van een geluidscherm van 7 meter hoog is dit volgens de berekeningen van het Ontwerp-Tracébesluit nog steeds 55 decibel. Dit is ruim boven de zogenaamde voorkeursgrenswaarde. De Wet milieubeheer stelt dat de hoeveelheid geluid op de gevel van woningen bij voorkeur niet mag uitkomen boven deze voorkeursgrenswaarde van 50 decibel.</p> <p>De Bewonersgroep Hoograven vindt dan ook dat de schermen zodanig verhoogd dienen te worden dat deze 50 decibel niet wordt overschreden. Vervolgens moet voorkomen worden dat de bewoners van de Herautsingel worden opgesloten achter een muur. Dat is mogelijk door hier geen betonnen wand, maar een transparant scherm te plaatsen waarachter de zon en de wolken zichtbaar blijven. Daarbij kan het zicht op het scherm vanuit de woonkamer en de straat verzacht worden door ervoor beplanting aan te brengen. Daarnaast moeten de bomen langs de Herautsingel en Sportpark Hoograven-Zuid zo veel mogelijk behouden worden. We zijn van mening dat vijftig bomen kunnen blijven staan.</p> <p>De voor het project Ring Utrecht beschikbare 15 miljoen euro voor bovenwettelijke maatregelen kan worden aangesproken voor deze verhoging van het scherm tot 9 à 12 meter in combinatie met een transparante uitvoering.</p>	<p>Met de geluidbeperkende maatregelen zoals nu in het tracébesluit van de Ring Utrecht opgenomen worden, kan de geluidbelasting bij vrijwel alle woningen in Hoograven met 5 dB of meer worden verlaagd. Daarmee wordt voldaan aan de wettelijke opgave en zijn verdergaande maatregelen niet doelmatig.</p> <p>Voor Hoograven is in het voorlopige pakket een bovenwettelijke maatregel voorzien. Deze aanvullende maatregelen worden getroffen om de geluidbelasting verder te verlagen, maar maken geen deel uit van het tracébesluit. Er is voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen. In het pakket is voor Hoograven een bovenwettelijke maatregel voorzien: het verhogen van het wettelijke scherm van 7 naar 9 meter. Op de website van de provincie kunt u het totale bovenwettelijke maatregelpakket zien, zie http://www.provincie-utrecht.nl/bwringutrecht.</p> <p>Met deze maatregelen wordt bereikt dat bij alle woningen in Hoograven de geluidbelasting niet hoger dan 55 dB zal zijn.</p> <p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven. Daarbij is ook beoordeeld waar bomen moeten worden gekapt en welke bomen kunnen worden gespaard.</p> <p>De bomen die het dichtst bij de weg staan kunnen niet blijven staan vanwege de wegverbreding. Een aantal bomen kan wel blijven staan. Na afloop van het project zal in overleg met de gemeente de parkstrook heringericht worden.</p>
3	<p>Verbetering van de luchtkwaliteit</p> <p>Bij verbetering van de luchtkwaliteit gaat het ons voornamelijk om de concentraties aan NO2 en fijnstof (PM10, PM2,5 en PM0,1). Allereerst hebben de hiervoor genoemde geluidschermen een positief effect op de vermindering van de NO2-concentratie. Maar er is meer mogelijk, hoewel de voorzieningen waarmee fijnstof, geproduceerd door de auto's op de A27/A12, kan worden afgevangen, nog in de kinderschoenen staan. Toch is de Bewonersgroep Hoograven van mening dat voor onze wijk die grenst aan de grootste verkeersdraaischijf van ons land een maximale inspanning nodig is om de luchtkwaliteit te verbeteren. De ervaringen opgedaan met de Smog Free Tower in Rotterdam van Daan Roosegaarde laten zien dat afvangen van ozon en fijnstof mogelijk is. We stellen voor te onderzoeken welke voorzieningen hier ingezet kunnen worden en deze vervolgens ook toe te passen.</p>	<p>In 2009 is met het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) gezocht naar innovatieve oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit langs het rijkswegennet. Binnen het IPL zijn op basis van internationaal literatuur- en laboratoriumonderzoeken alle kansrijke maatregelen voor de verbetering van luchtkwaliteit onderzocht. De kennis is opgedaan binnen grootschalige praktijkonderzoeken die binnen het innovatieprogramma zijn uitgevoerd. Het gaat om het effect van schermen, vegetatie, overkappingen van de weg, inclusief luchtbehandeling en Dynamisch Verkeersmanagement. Informatie over de resultaten van vegetatie kunt u vinden op de site: https://www.rijksoverheid.nl/zoeken?trefwoord=ipl+vegetatie. Uit het IPL onderzoek blijkt dat bomen en struiken weinig positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de Rijksweg.</p> <p>In het NSL rekenmodel luchtkwaliteit wordt rekening gehouden met bomen langs wegen in alleen binnenstedelijke situaties. Voor stedelijke wegen is een bomenfactor opgenomen in het rekenmodel. Dit in tegenstelling tot rijkswegen in buiten stedelijk gebied met weinig bebouwing, waar geen bomenfactor voor is opgenomen. Binnenstedelijke wegen met aan beide zijden een bomenrij hebben een negatief effect op de luchtkwaliteit, omdat uitlaatgassen onder het bladerdak blijven hangen. Het bepalen van het effect van het toepassen van vegetatie op schermen langs rijkswegen is (nog) niet mogelijk met het NSL rekenmodel.</p> <p>In het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) van het project Ring Utrecht is vegetatie meegenomen als innovatieve maatregel voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Op veel plaatsen is onderzoek gaande naar het reinigen van emissies van het wegverkeer door toevoegingen aan geluidschermen of kunstwerken. Dit kunnen specifieke katalysatoren of specifieke planten zoals een groenblijvende klimop zijn. Een recent voorbeeld hiervan is de Wall4Life. Locaties waar dergelijke maatregelen, indien gebleken effectief, specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven en geluidschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het MMA een filterende toevoeging aan de geluidschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen.</p>

			<p>In de milieu-effectrapportage (Hoofdstuk Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) en in de Gids van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit is ingegaan op de mogelijkheden om de emissies en de verspreiding van luchtverontreinigende stoffen te beperken. Er zijn naast geluidschermen geen aangetoonde technische oplossingen op locatie om de concentraties rond de snelwegen te verlagen. Zoals in de milieu-effectrapportage is aangegeven wordt de ontwikkeling van luchtzuiverende schermen gevolgd, en is de vormgeving van de schermen erop gericht om het toevoegen van specifieke beplanting mogelijk te maken.</p> <p>Locaties waar deze maatregelen specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven én geluidschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het MMA een filterende toevoeging aan de geluidschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen, bijvoorbeeld op de volgende locaties:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Groenekan (oostbaan A27) -Voordorp, Maarschalkerweerd (westbaan A27) -viaduct Utrechtseweg (oostbaan A27); -Hoograven, Lunetten (noordbaan A12). <p>De genoemde Smog Free Tower biedt mogelijk zeer lokaal in een binnenstad een positieve bijdrage (er zijn geen metingen gepubliceerd) maar biedt geen oplossing voor een lang traject langs een snelweg. zoals Hoograven lang de A12.</p>
ZWE-00438	1	<p>Gebrek aan nut en noodzaak, en twijfels over effectiviteit</p> <p>Recent onderzoek van juist ook voor de Rijksoverheid gezaghebbende instituten als het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving geven aan dat investeren in meer wegen niet rendabel is. Er zijn andere, zowel effectievere als efficiëntere maatregelen beschikbaar, om files te doen afnemen. Het CPB noemt: kilometerheffing, investeren in voor- en natransport bij OV als betere alternatieven. Het kan toch niet zo zijn dat de professionele opinie van het CPB in twijfel wordt getrokken?!</p> <p>In het geval van de Ring Utrecht geldt daarnaast dat filevorming hier niet in de top10 van 2015 (bron: ANWB) stond. Het is derhalve bijzonder vreemd dat zoveel tijd, geld, moeite aan wordt besteed. Niet doen!</p> <p>De geplande verbreding van de A27 ter hoogte van de Utrechtseweg is onder andere een gevolg van de voorgenomen verbreding naar 7 rijstroken van de zgn. bak van Amelisweerd. Diverse studies tonen aan dat verbreding naar 6 rijstreken naar alle waarschijnlijkheid afdoende is, en ook voorkomt dat er teveel verkeersaanzuigende werking optreedt (incl. milieugevolgen). Het is dus niet alleen onnodig maar ook nog eens onwenselijk om een verbreding naar 7 rijstroken te plannen.</p> <p>Daarnaast verwijst ik naar een beslissing van de Raad van State uit 1980 om de Bak van Amelisweerd om meerdere redenen zo smal mogelijk te houden. Bijgevolg leidt dit tot minder rijstroken in de bak en daarmee t.h.v. de Utrechtseweg.</p> <p>Tevens wijst ik u op recente ervaringen en bevindingen m.b.t. de verbreding van de A4 bij Roelofarendsveen. Zelfs een instituut als Rijkswaterstaat geeft toe dat de files niet opgelost zijn en er zelfs extra congestie-problemen zijn gecreëerd, onder andere als gevolg van het zogenaamde flessehals-effect. Niet effectief dus. Dit effect zal op de A27 ook optreden omdat er geen verbreding t.h.v. de NRU en A27 richting Hilversum gepland staat. Juist ten hoogte van de Utrechtseweg (aan mijn kant) zal dit tot extra files vanwege flessehals-effect, en daarmee extra tot onaanvaardbare milieuverontreiniging leiden. Dit effect zal nog eens extra groot zijn vanwege de eerdergenoemde verkeer-aanzuigende werking vanwege wegverbreding elders op het traject. De recente ontwikkeling naar zelfrijdende auto's heeft grote positieve consequenties voor de filedruk; als 10% automatisch gaat rijden, nemen de files met 30% af. Ik verwijst hierbij, maar niet uitsluitend, naar de Deltafonds-analyse. En zelfs de Minister onderkent dit en geeft aan te verwachten dat binnen 20 jaar alle auto's zelfrijdend zijn; dit levert een enorme vermindering van filedruk hetgeen niet verder grootschalig investeren in wegen, logisch maakt. Zeker als de plannen voor de Ring Utrecht op z'n vroegst pas in 2026 gereed zijn. Wederom: niet doen dus!</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur en 2x6 rijstroken).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen)</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>In de milieu-effectrapportage eerste fase is het effect van rekeningrijden onderzocht in het alternatief "De Kracht van Utrecht". Dit alternatief bleek onvoldoende probleemoplossend. Twee onafhankelijke commissies (de Commissie m.e.r. en de commissie Schoof) hebben geoordeeld dat de onderbouwing om dit alternatief af te laten vallen goed is en dat het proces zorgvuldig is uitgevoerd. Er is dus geen aanleiding om deze alternatieven opnieuw te onderzoeken. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.3 verschuiven van knelpunten).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (2.2.1 verkeersprognoses en 2.2.2 gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (advies centraal planbureau).</p> <p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit zoals nu voorligt. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p>

	<p>En tenslotte: de overheid heeft zich gecommitteerd aan CO2-reductie: het past derhalve niet om in deze mate te investeren in uitbreiding van wegen/asfalt, met als erkend gevolg dat de automobilititeit daarmee stijgt. Dit is tenstrijdig beleid!</p>	<p>De uitspraak waaraan de zienswijze refereert, is de uitspraak van de Kroon van 24 december 1980. Daarin is uitgesproken dat goedkeuring werd onthouden aan het bestemmingsplan Maarschalkerweerd. In dit bestemmingsplan werd onder meer de aanleg van de A27 planologisch mogelijk gemaakt. Gelet op bezwaren van de Aktie Amelisweerd, was de Kroon van oordeel dat de bestemming weggebonden groen ter hoogte van het bos Amelisweerd niet voor goedkeuring in aanmerking kwam, voor zover deze bestemming niet benodigd was voor de bak-constructie. De A27 is dan ook ter hoogte van Amelisweerd in een bak-constructie aangelegd, waarmee aan deze uitspraak gevolg is gegeven. De uitspraak is nu niet meer relevant, want uit het thans voorliggende tracébesluit met bijlagen en uit de bijbehorende milieu-effectrapportage tweede fase, volgt dat extra rijstroken moeten worden toegevoegd en weefbewegingen moeten worden verminderd, mede vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. Om dit uit te kunnen voeren, kan niet langer met de huidige bakconstructie worden volstaan.</p> <p>Uit het MIRT projectenoverzicht 2015 valt op te maken dat het project Ring Utrecht een bijdrage levert aan het oplossen van vier files uit de filetop50. De hoogst genoteerde file staat op nummer 4 op de A28 voor knooppunt Rijnsweerd. Dit is toegelicht in de toelichting op het tracébesluit (paragraaf 2.1 tabel 2.2).</p> <p>Ten zuiden van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) is verbreding voorzien in het project Ring Utrecht. Tussen de aansluiting Utrecht Noord (NRU) en knooppunt Rijnsweerd krijgt de A27 er in beide rijrichtingen een rijstrook bij. Tussen de aansluiting Utrecht Noord en de aansluiting Bilthoven wordt de weg al op korte termijn (2016-2018) verbreed. Dit is vastgelegd in het tracébesluit over het project A27/A1. Het project Ring Utrecht zet de spitsstrook op de rijbaan in de richting Hilversum om in een reguliere rijstrook.</p> <p>De vergelijking met Roelofarendsveen gaat niet op. Er is geen sprake van een systeem van hoofd- en parallelrijbanen.</p>
3	<p>Omgevingsaspecten en effecten voor aangrenzende bewoners worden onvoldoende meegewogen. Alle projectpublicaties en -toelichtingen roemen en noemen de niet verder verslechterende luchtkwaliteit en/of het niet overschrijden van geluids- en fijnstofnormen. Los van het ernstige en principiële bezwaar dat ik heb tegen de modelmatige, en daarmee niet-feitelijk-juiste, cijfermatige doorrekening, ben ik het niet eens met uw beperkte en eenzijdige concretisering van het begrip 'omgevingsaspecten'. Het element 'woongenot' zou ook meegewogen moeten worden. Concreet: een snelweg die minimaal 3,5 tot 7 meter dichter naar mijn woning komt te liggen, het kappen van bomen en een geluidswal die 1 tot 3 meter hoger is dan de huidige, brengt ernstig negatieve gevolgen met zich mee voor mijn woongenot en voor de dalende waarde van mijn huis. Als de plannen doorgaan dan komt er een muur recht naast mijn huis te staan die bijna 20 meter hoog is, en dat is hoger dan mijn huis. Dit is onacceptabel; de overheid heeft ook normen t.a.v. billijkheid en redelijkheid tegenover haar burgers in acht te nemen, zeker als het (in dit geval: discutabele) algemeen nut daarmee gediend wordt. En het kan ook zeker niet zo zijn dat het begrip 'omgevingsaspecten' eenzijdig door een overheid worden bepaald en ingevuld. In een samenleving anno 2016 behoren burgers daar ook een inspraak in te hebben, die nadrukkelijk verder en dieper gaat dan meedenken over de uitvoeringsvariant van het geluidsschermbaan (wat meer een doekje voor het bloeden is, dan feitelijke inspraak).</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoetslag gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van de ecologische hoofdstructuur (EHS), als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat, de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het milieu-effectrapport tweede fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig)</p>

		<p>gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigend stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p>
		<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.</p>
		<p>Met de geluidbeperkende maatregelen die worden getroffen in het project Ring Utrecht kan bij vrijwel alle woningen worden voldaan aan de geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan. Daar is dus geen sprake van een verslechtering van de geluidssituatie en dus geen verhoogd gezondheidsrisico t.g.v. geluid.</p> <p>Langs de A12, tussen de knooppunten Oudenrijn en Lunetten, wordt bij vrijwel alle woningen met de maatregelen uit het project Ring Utrecht een geluidreductie van 4 dB of meer gehaald en dat is een aanzienlijke verbetering van de geluidssituatie.</p> <p>In het onderzoeksgebied zijn er slechts 60 woningen waar onvoldoende doelmatige maatregelen getroffen kunnen en waar de geluidbelasting met het project hoger is dan op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan, bij 378 geluidgevoelige objecten zal de geluidbelasting als gevolg van de doelmatige maatregelen wel lager zijn dan deze toegestane geluidbelasting maar nog wel hoger dan de streefwaarde voor sanering.</p> <p>Voor deze 438 woningen zal na het onherroepelijk worden van het tracébesluit onderzoek gedaan worden naar mogelijke effectieve maatregelen bij de woning (bijvoorbeeld gevelisolatie). In welke mate het resterende geluideffect tot een verhoogd gezondheidsrisico is sterk locatie-afhankelijk waarbij de aanwezigheid van andere bronnen, de hoogte van de totale geluidbelasting en de mate van toename bepalend zijn.</p> <p>De Commissie m.e.r. heeft in haar advies over de milieueffectrapportage aangegeven dat de verschillen qua blootstelling aan geluid gering zijn en dat er daarom geen aanleiding is om dit verder te onderzoeken.</p>
		<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt nader ingegaan op de vraag waarom geluidbelastingen worden berekend en niet worden gemeten.</p>
		<p>Het begrip woongenot is als zodanig niet meegenomen in de milieu-effectrapportage beoordeling omdat dit een subjectief begrip is. Wel is in het deelrapport ruimte en ruimtelijke kwaliteit gekeken naar verschillende aspecten van de leefkwaliteit. Uw specifieke situatie is meegenomen in de beoordeling belevingswaarde ruimtelijke kwaliteit waardoor deze in deelgebied 2 een negatief oordeel heeft gekregen. Daarom wordt er zorgvuldig gekeken naar een goede lokale inpassing en zijn gesprekken hierover gaande.</p> <p>Door de aanpassingen aan de A27 is het onvermijdelijk dat de weg dicht bij de bebouwing komt. Juist vanwege het ruimtebeslag van het ontwerp-tracébesluit is op deze locatie samen met u als bewoner gekeken naar diverse inpassingsmogelijkheden. Ook voorafgaand aan de vaststelling van het ontwerp-tracébesluit is regelmatig overleg gevoerd met bewoners van de Utrechtseweg en bewonersvereniging LUW. De inrichting van de strook tussen de weg en de woningen wordt door Rijkswaterstaat nader vormgegeven in overleg met de betrokken bewoners.</p> <p>Voor wat betreft de specifieke geluidssituatie op deze woning geldt dat op grond van het huidige geluidproductieplafond een geluidbelasting van 58 dB is toegestaan, door de uitvoering van het project wordt de geluidbelasting 57 dB. Daarbij is rekening gehouden met de groei van het verkeer tot 2036.</p>
4	<p>Vervolgens wijs ik u erop dat met het uitbreiden van de snelweg aan onze kant uit, de overheid artikel 3 van de rechten van de mens overtreedt. Volgens art 3 van de rechten van de mens, heeft een ieder recht op leven. Dit recht wordt ons ontnomen: als we kijken naar de gevolgen van de uitbreiding van de snelweg richting ons als bewoners, dan kun je zien uit onderzoek dat de intensiteit van de Elementair koolstof (EC-)concentraties exponentieel toenemen. Zie exponentiële vervuiling, (bron: Dr. M. Roemer TNO, 2009). Volgens een rapport van het Planbureau van de Leefomgeving uit 2009 is op te maken dat EC een goede indicator is voor de verspreiding van</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>U stelt een verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen voor door de verhoging naar 130 km/u terug te draaien en een limiet van 80 of 90 km/u op ringwegen in te stellen. Dit voorstel is niet in lijn met het kabinetsbeleid. Daarin is bepalend of de EU-grenswaarden worden gehaald. Daarnaast is het effect op de concentraties vervuilende stoffen van een snelheidsverlaging direct langs de weg beperkt. Naarmate de afstand tot de snelweg toeneemt, is dit effect bijna te</p>

	<p>fijnstofemissies door verkeer. In het dossier 'Fijn stof', hoofdstuk 3, 'Luchtkwaliteit'. Versie 1 © RIVM, Bilthoven, januari 2013, is te lezen in Tabel 3.2 dat de Levensduurverkorting door blootstelling aan de fijnere fractie van fijnstof (PM2,5) in lucht in Nederland 11,8 maanden bedraagt.</p> <p>Mijn inziens is het beter dat de uitbreiding van de snelweg er niet komt omdat het elke meter dat de snelweg naar ons toekomt, onze levensduur met exponentiële waarde afneemt. Beter is ons dan wel uit te kopen, of helemaal geen verbreding te laten plaatsvinden.</p> <p>Daarnaast is het moeilijk te zeggen wat nu en op langer termijn de gevolgen zijn van de andere emissies zoals ultrafijnstof wat op dit moment moeilijk te meten en te modelleren. En in dit verband wijs ik u op het milieu-effect dat ontstaat wanneer de maximum snelheid niet tot 100 km/h beperkt wordt en blijft. Het is bekend dat een hogere snelheid onevenredig veel meer uitstoot van schadelijke stoffen met zich meebrengt. De overheid in deze heeft geen goede reputatie m.b.t. het zich houden aan snelheidsafspraken (zie A2-snelheidsverhoging tussen Utrecht en Amsterdam).</p>	<p>verwaarlozen. Een verlaging van de snelheid zal dan ook maar een zeer beperkt effect hebben op het verbeteren van de gezondheid van bewoners in de grote steden. Een groter effect op de gezondheid van inwoners van de grote steden heeft het aanpakken van de gemeentelijke knelpunten, die vooral verder binnenstedelijk liggen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80km/uur zijn niet nodig.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Voor een antwoord betreffende het artikel 2 (en niet 3) van de rechten van de mens wordt u verwezen naar het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en Wettelijk kader.</p> <p>In de rapportage Ring Utrecht, van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit, welke behoort bij de ontwerp-tracébesluit-documenten, is ingegaan op de concentraties en de effecten van roet (EC). Roet en ultrafijnstof worden vaak in relatie gebracht met gezondheidseffecten. In het ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage-ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage luchtrapport is roet en ultrafijnstof niet meegenomen omdat er (nog) geen norm is waarop getoetst kan worden.</p> <p>In de milieu-effectrapportage hoofdstuk 8 wordt tevens aangegeven dat in de huidige situatie de PM2,5 concentratie maximaal 17 u/m3 is en zal afnemen naar maximaal 13 u/m3 in 2030. Deze maximale concentratie in 2030 ligt dichtbij de WHO norm van 10 u/m3. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een afname, vanwege de afname van de achtergrondconcentraties door de NSL maatregelen.</p>
5	<p>In dit verband wil ik ook aandacht vragen voor trillingen. Voor zover bekend is naar trillingshinder in het geheel geen onderzoek gedaan. Met het zo dicht bij de woning aanleggen van de extra rijstrook/ extra rijstroken is de kans op extra trillingshinder en hinder als gevolg van laag-frequent geluid aanzienlijk.</p>	<p>In de richtlijnen voor de planstudie Ring Utrecht is het aspect laagfrequent geluid niet genoemd, er was dus geen aanleiding om dit te onderzoeken in het project Ring Utrecht.</p> <p>Trillingen die veroorzaakt worden door verkeer zijn meestal een direct gevolg van de slechte kwaliteit van de weg. Aangezien de wegen in het project Ring Utrecht in zijn geheel worden gereconstrueerd, worden bestaande oneffenheden worden weggenomen en zal de weg weer vlak worden. Bovendien worden in het project de voegovergangen bij de viaducten worden aangepakt, waardoor de geluidproductie en de trillinghinder van deze constructie afneemt.</p>
7	<p>Programmatische aanpak stikstof</p> <p>Het is overigens nog maar zeer de vraag of uitbreiding wel toegestaan is. Uit de stukken volgt dat het project is opgenomen als prioritair project onder de Programmatische Aanpak Stikstof. Het is evident dat de aanleg en het gebruik van de aangepaste wegenstructuur leidt tot extra stikstofdepositie op diverse nabijgelegen en ook verder weggelegen Natura 2000-gebieden. Omdat het project is opgenomen als prioritair project in de PAS kan gebruik worden gemaakt van de ontwikkelruimte zoals deze onder de PAS beschikbaar is. Het is echter zeer de vraag of de Programmatische Aanpak Stikstof zoals deze nu wordt uitgevoerd in overeenstemming is met artikel 6 van de Habitatrichtlijn en de rechtspraak daarover van het Hof van Justitie van de EG. Meer in het bijzonder valt te betwijfelen of het plan – waaronder wordt begrepen aanleg en gebruik – niet leidt tot een aantasting van de natuurlijke kenmerken van diverse Natura 2000-gebieden. Het antwoord daarop is naar mijn oordeel zonder meer bevestigend. Vervolgens is de vraag of de in het kader van de PAS genomen maatregelen kunnen worden beschouwd als mitigerende maatregelen in plaats van compenserende maatregelen. Verwezen wordt naar de arresten van het Hof van Justitie inzake Sweetman (11 april 2013, C-258/11, ECLI:EU:C:2013:220) en Briels (arrest van 15 mei 2014, C-521/12, Briels, (ECLI:EU:C:2014:330)). Ik ben er van overtuigd dat de PAS beschouwd dient te worden als compenserende en niet als mitigerende maatregelen. Immers de</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).</p> <p>In de nabijheid van het projectgebied Ring Utrecht bevindt zich Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen. Als gevolg van het project Ring Utrecht treedt op delen van de A1, A2, A12, A27 en A28 een verhoging op van de verkeersintensiteit op. In de directe nabijheid van de trajecten waar sprake is van netwerkeffecten komen de volgende Natura 2000-gebieden met stikstofgevoelige Habitats voor: Lingegebied & Diefdijk-Zuid, Uiterwaarden Lek, Veluwe en Zouweboezem. Deze Natura 2000-gebieden maken deel uit van het programma aanpak stikstof (PAS). Voor deze gebieden zijn gebiedsanalyses opgesteld waarin de effecten van stikstofdepositie onder het PAS en van herstelmaatregelen zijn onderzocht. De conclusie van deze onderzoeken is dat er ontwikkelingsruimte beschikbaar is ten behoeve van prioritaire projecten waaronder het project Ring Utrecht (zie prioritaire projectenlijst uit de bijlage behorende bij artikel 6 van de regeling programmatische aanpak stikstof).</p> <p>Met behulp van het reken- en registratie instrument AERIUS is een berekening gemaakt van de toename van stikstofdepositie die door project Ring Utrecht wordt veroorzaakt op deze gebieden. In AERIUS Register is getoetst of er voldoende ontwikkelingsruimte is gereserveerd. De voor het project benodigde ontwikkelingsruimte is gelijk aan de toename van de stikstofdepositie per</p>

	<p>aantasting vindt plaats waarbij kwestieus is of de PAS-maatregelen het effect sorteren zoals wordt verondersteld.</p>	<p>hectare per jaar die door de aanleg of verhoogde verkeersintensiteiten wordt veroorzaakt. Uit de toets in AERIUS Register blijkt dat deze behoefte aan ontwikkelingsruimte past binnen de ontwikkelingsruimte die voor het hoofdwegennet is gereserveerd.</p> <p>Het PAS is, inclusief de depositieruimte die binnen het programma beschikbaar is, in zijn geheel passend beoordeeld. De gebiedsanalyses vormen de passende beoordeling op gebiedsniveau. In de gebiedsanalyses is voor elk Natura 2000-gebied onderbouwd dat, tegen de achtergrond van de effecten van de maatregelen die op grond van het programma worden getroffen, het gebruik van de depositieruimte, met inbegrip van ontwikkelingsruimte, die beschikbaar is voor projecten, andere handelingen en overige ontwikkelingen, de natuurlijke kenmerken van de te beschermen habitattypen en leefgebieden van de soorten niet worden aangetast. Aan de hand van gegevens gegenereerd door het rekeninstrument AERIUS is in de gebiedsanalyses op hectareniveau bepaald hoeveel ontwikkelingsruimte kan worden toegedeeld aan projecten die stikstofdepositie tot gevolg hebben op voor stikstof gevoelige habitattypen zonder dat dit leidt tot verslechtering van de kwaliteit van die habitattypen (en dus tot aantasting van de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied) of tot onevenredige vertraging in het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen. Bij het bepalen van de totale te verwachten depositie is in AERIUS rekening gehouden met de cumulatieve bijdragen van alle emissiebronnen in Nederland en het buitenland, gebaseerd op een scenario van hoge economische groei en vaststaand en voorgenomen beleid. Ook de cumulatieve bijdrage van de aanpassing van de Noordelijke Randweg Utrecht en andere wegenprojecten is in AERIUS berekening meegenomen. De totale te verwachten depositie is betrokken in de passende beoordeling van het gehele programma. De conclusie is dat bij de gegeven ontwikkeling van de stikstofdepositie de natuurlijke kenmerken van de betrokken Natura 2000-gebieden niet worden aangetast. Via monitoring bewaken de bestuursorganen die het programma (mede) vaststellen of de totale depositie, alsmede de emissies van de te onderscheiden bronnen, zich inderdaad ontwikkelen conform de prognoses waar in het PAS vanuit is gegaan. Aanvullende maatregelen om effecten van stikstofdepositie te beperken zijn vanwege de PAS maatregelen niet nodig.</p> <p>De PAS-maatregelen zijn geen compenserende maatregelen. De programmatische aanpak leidt er toe dat de generieke bronmaatregelen en de gebiedsgerichte herstelmaatregelen niet specifiek gekoppeld of te koppelen zijn aan de activiteit waaraan toestemming wordt verleend. De maatregelen in het programma vormen een totaalpakket aan maatregelen waarmee op het niveau van het programma wordt gewaarborgd dat de kwaliteit van de voor stikstof gevoelige habitattypen en leefgebieden behouden wordt en op termijn de instandhoudingsdoelstellingen voor die habitattypen en soorten met een voor stikstof gevoelig leefgebied kunnen worden gerealiseerd. Op basis van het programma kan het bevoegd gezag voor de vergunningverlening met zekerheid vaststellen dat, tegen de achtergrond van de staat van de habitattypen en leefgebieden van soorten, de geprognosticeerde effecten van autonome ontwikkelingen en het algehele en geborgde overheidsbeleid, de effecten van een individuele activiteit niet significant zijn voor een Natura 2000-gebied. De voor een individuele activiteit beschikbare ontwikkelingsruimte - die wordt toegekend en afgeschreven bij vergunningverlening voor dat project - brengt dat tot uitdrukking. Behoud van de natuurwaarden is in de PAS geborgd. Nu er geen sprake is van aantasting van deze natuurwaarden is er ook geen noodzaak tot compensatie voor die aantasting.</p> <p>De door u vermelde jurisprudentie van het Europese Hof van Justitie geeft een nadere uitleg van artikel 6, lid 3 en 4 van de Habitatrichtlijn (mitigatie en compensatie). Het PAS is daarmee niet in strijd.</p>
8	<p>Nu sprake is van compensatie en niet van mitigatie betekent dit dat ook dient te worden gekeken – verwezen wordt naar artikel 6 Habitatrichtlijn – naar de vraag of voor het gesignaleerde probleem – kort gezegd: oplossen van de congestie rondom Utrecht – alternatieven beschikbaar zijn. Dat die alternatieven er zijn is evident. De meest voor de hand liggende alternatieven zijn – uiteraard – investeren in openbaar vervoer en spreiding in gebruik van de weg bewerkstelligen zodat er minder piekmomenten in het gebruik ontstaan. Immers een groot deel van elk etmaal wordt de weg niet optimaal gebruikt. Verwezen wordt voorts naar hetgeen het CPB dienaangaande heeft opgemerkt.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).</p> <p>De snelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in het tracébesluit. Dit betreft een maximumsnelheid van 100 km/uur op de A27, behalve 120 km/uur op het gedeelte boven Utrecht noord. Op de A12 geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur op de hoofdbaan en 80 km/uur op de parallelbaan. Op het moment van publicatie van het tracébesluit zijn er geen plannen daarna de snelheid te veranderen. Echter, het kan niet dat in het tracébesluit bepalingen opgenomen worden die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op</p>

		<p>Naast de alternatieventoets dient ook worden beoordeeld of er sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang. En hoewel met wegaanleg een publiek belang wordt gediend is daarmee niet gezegd dat dit publieke belang – betere doorstroming van het verkeer – groot genoeg is (gelet ook op de mogelijkheid van alternatieven) om een ander groot publiek belang dat beschermd wordt door Vogel- en Habitatrichtlijn – de biodiversiteit – te laten wijken. Dat klemt temeer nu vele habitattypen en soorten in Natura 2000-gebieden in de directe omgeving van het plangebied zich in een ongunstige staat van instandhouding bevinden.</p>	<p>veranderde inzichten in te gaan. Wel zal, mocht een verandering later in overweging genomen worden, de daartoe bestemde wettelijke procedure doorlopen worden met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p> <p>Voor meer informatie over de alternatievenafweging wordt verwezen naar het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 alternatievenafweging.</p>
	9	<p>Het is overigens nog maar zeer de vraag of uitbreiding wel toegestaan is. De Raad van State heeft nog geen uitspraak gedaan over de Stikstof depositie balans en prioritaire projecten.</p>	<p>Het PAS is de basis voor het project Ring Utrecht. Als de Raad van State in het kader van andere projecten een uitspraak doet over de PAS, zal dan bezien worden of er consequenties voor het project uit volgen.</p>
	11	<p>Risico op bouw- en grondwaterschade; schade aan mijn huis Wanneer de schelweg aan mijn kant verbreed wordt, ontstaat er een groot risico t.a.v. bouwschade (o.a. heien) en grondwaterschade a.g.v. gronddruk. De kans is reëel dat er in en aan mijn huis scheuren gaan ontstaan en dat de fundering(sbalken) aangetast worden vanwege verandering van grondwaterhoogte. Ik wijs u in dit verband ook op de recentelijke en terechte nieuwe zienswijze van de Rijksoverheid t.a.v. schadecompensatie a.g.v. gasboringen in de provincie Groningen. Eenzelfde situatie kan zich in mijn geval ook voordoen, en het is beter om die te voorkomen. Indien onverhoopt zou worden gekomen tot de aanleg van de weg, moet voordat met de werkzaamheden wordt begonnen een nul-meting worden verricht waarbij – bijvoorbeeld door middel van bouten – de schade aan de diverse woningen gemonitord wordt.</p>	<p>Er bestaat een kans dat door werkzaamheden aan de Ring Utrecht schade ontstaat aan eigendommen van derden. Aan de hand van de voorgenomen werkzaamheden wordt een invloedsgebied in kaart gebracht. Binnen dit gebied worden – vóór aanvang van de werkzaamheden – bouwkundige vooropnamen uitgevoerd aan objecten, installaties of landbouwgronden. De vooropnamerapporten worden aan de eigenaren verstrekt en gebruikt om te beoordelen of er een verband bestaat tussen schade en de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Aangewezen objecten, installaties of landbouwgronden zullen worden gemonitord tijdens de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Indien er volgens een benadeelde schade is ontstaan als gevolg van de werkzaamheden dan kan deze een verzoek om schadevergoeding indienen.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p>
ZWE-00440	1	<p>Wij vrezen als gevolg van de uitbreiding van de A27 met extra rijstroken voor een hogere geluidbelasting ter plaatse. Deze vrees wordt versterkt doordat het huidige geluidsscherm langs de A27 ter hoogte van onze woningen zal worden verwijderd en hier niets voor terug komt. Alsnog (terug-)plaatsen van een geluidsscherm heeft als voordeel dat er geen direct zicht op de A27 ontstaat. Een met klimop begroeid scherm is esthetisch een stuk verantwoordelijker dan het asfalt van de A27.</p> <p>Mocht het project in de huidige vorm worden doorgezet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het OTB niet compleet.</p>	<p>De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden.</p> <p>De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op de locatie Zwarte Woud.</p> <p>Uit aanvullend onderzoek, dat is uitgevoerd naar aanleiding van opmerkingen van bewoners op de informatieavond en de ingediende zienswijzen, is gebleken dat er een doelmatig scherm tussen de gebouwen Woudstede en ARBO geplaatst kan worden. Deze wijziging is opgenomen in de Nota van Wijziging bij het tracébesluit. De geluidbelasting bij uw woning is met de maatregelen uit het project Ring Utrecht 50 dB, dat is 2 dB lager dan de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan.</p>
	2	<p>Graag wijs ik u er op, dat Bureau Movares een mooie 'duurzame weg' heeft ontwikkeld die uitstekend geschikt zou zijn voor de A27 ter hoogte van Amelisseweerd. Dit alternatief wordt terzijde geschoven 'omdat 'De Groene Verbinding' belangrijker wordt geacht. Dit is niet onderbouwd door opinies van groepen ter plekke.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.3 glazen overkapping).</p>
	3	<p>Het ontwerp-tracébesluit voldoet aan de huidige norm voor luchtkwaliteit, maar de norm zou moeten worden voorbereid op nieuwe, strengere normen en in het TB moet u aangeven hoe de overheid hier aan denkt te voldoen. Te denken valt aan de richtlijnen die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p>
ZWE-00441	5	<p>Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisseweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het</p>

			<p>bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
	14	Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.	<p>Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken is het in enkele gevallen noodzakelijk om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde.</p> <p>Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.</p>
ZWE-00442	3	- risico voor schade aan het folie onder de bak	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
	5	- toename fijnstof, er wordt met modellen gewerkt, dieselauto's blijken in werkelijkheid veel vervuilender te zijn	<p>De recent in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het NSL. Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.</p>
	7	- de vraag of de rekenmodellen voor verkeer in de toekomst kloppen, is verbreding binnen de bak niet voldoende?	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur en 2x6 rijstroken).</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten over de lange termijn ontwikkelingen op het terrein van verkeer en vervoer in Nederland gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Ook in eerdere fasen van de planuitwerking is steeds rekening gehouden met de meest recente inzichten. Voor meer informatie over de modelinstellingen en de kwaliteit van het gehanteerde Verkeersmodel NRM zie bijlage A en B van het deelrapport Verkeer. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r..</p>
	8	- de kosten voor de verbreding (1,2 miljard) zouden beter besteed kunnen worden aan alternatieven: openbaar vervoer, snelle fietsroutes, telewerken	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen)

			Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).
	9	Geraakt in belang: - schade aan recreatiegebied Amelisweerd, waar ik vaak kom om te wandelen - geluidsoverlast, deze is nu al aanzienlijk, we slapen om die reden steeds vaker met het raam dicht - luchtkwaliteit, ook deze is fors, zie ook de zwarte aanslag op ramen, vensterbank en kozijnen	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.
ZWE-00443	1	Over een aantal maatregelen genoemd in het ontwerp-trace besluit A27/A2 Ring Utrecht maak ik mij zorgen, met name over de toename van geluidsoverlast op diverse punten en verslechtering van de luchtkwaliteit in mijn buurt. Ook zie ik niet uit naar acht jaar geluidsoverlast van bouwverkeer en het wegvallen van onze directe verbinding met Amelisweerd door de inrichting van een bouwterrein (ik gebruik de fiets en het openbaar vervoer). Naar mijn mening worden de belangen van omwonenden zwaar ondergeschikt gemaakt aan economische belangen. Daarom pleit ik voor doortrekken van het geluidsscherm langs het Zwarte Woud, zoveel mogelijk behoud (of herstel) van groenstroken die verloren gaan, geluidsbeperkende maatregelen bij het in te richten werkterrein en behoud van de directe fiets/loopverbindingen richting Bunnik en Amelisweerd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering). Uit aanvullend onderzoek, dat is uitgevoerd naar aanleiding van opmerkingen van bewoners op de informatieavond en de ingediende zienswijzen, is gebleken dat er een doelmatig scherm tussen de gebouwen Woudstede en ARBO geplaatst kan worden. Deze wijziging is te vinden in de Nota van Wijziging bij het tracébesluit. De geluidbelasting bij uw woning bedraagt met het project Ring Utrecht 52 dB en is gelijk aan de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. Daarmee wordt voldaan aan de wettelijke normen van de Wet milieubeheer en zijn uitgebreidere maatregelen niet doelmatig. Wat betreft de fiets/loopverbindingen tussen Lunetten en Bunnik/Amelisweerd langs de werkterreinen kan worden meegegeven dat er gedurende de realisatie altijd sprake zal zijn van tenminste één goede en verkeersveilige route. Mogelijk is er wel tijdelijk sprake dat niet beide de routes (van Lunetten via het nieuwe fietspad onder het spoor Utrecht - Arnhem en langs de in aanbouw zijnde tramlijn naar Koningsweg en de verbinding van Lunetten, over het KW over de A27 langs het spoor en vervolgens over de Mereveldseweg naar de Koningsweg) de verbindingen in bedrijf zijn. Dat wordt nog nader onderzocht. Het oude fietspad dat nu oostelijk van de grondbank ligt en dat nu nog functioneel is zal wel komen te vervallen.
ZWE-00444	8	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan EHS-compensatie (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van EHS zal plaatsvinden. In het tracébesluit is aangegeven hoeveel oppervlakte EHS hier gecompenseerd zal worden.
	9	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
ZWE-00447	2	Norm luchtverontreiniging: de EU-richtlijnen voor luchtverontreiniging schieten tekort en zullen ongetwijfeld nog voor 2026 door strengere normen worden vervangen. Het effect van het verkeer op de Ring Utrecht moet worden doorgerekend. Het is overigens volstrekt onacceptabel dat u nog steeds uitgaat van de Europese normen. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.

		zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Grappig dat die dure plicht hier juist geld oplevert; u bespaart ruim een miljard euro door af te zien van dit plan.	
ZWE-00450	1	<p>Ik ben tegen de voorgenomen maatregelen aan de A27 en A12. Als regelmatig gebruiker van beide wegen constateer ik dat de overheid wel heel erg makkelijk kiest voor verbreding van beide wegen en nalaat om met sturende maatregelen de verkeersoverlast te beperken. Door de jaren heen zie ik het volgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De grootste verkeersafhandeling op de A12 en A27 vindt plaats in de spits, daar is door de jaren heen geen verandering in gekomen. - In de meeste personenauto's op de A12 en A27 zit maar één persoon, - In zijn algemeenheid worden personenauto's worden steeds groter en langer, er is steeds meer lengte nodig om 1 persoon te vervoeren - In zijn algemeenheid worden motoren van personenauto's steeds krachtiger, dus meer vermogen en een hoger koppel; een deel van de weggebruikers op de A12 en A27 maakt daar ook graag gebruik van (asociaal rijgedrag). - De maximale snelheden op de A27 en A12 worden massaal overschreden; er vindt totaal geen handhaving plaats. De massale overschrijding van de maximumsnelheden heeft ook als gevolg dat al uw studies met betrekking tot te verwachten geluidsoverlast en luchtverontreiniging niet kloppen. - De maximale snelheden op in- en uitvoegstroken vande A27 en A12 worden massaal overschreden; er vindt totaal geen handhaving plaats. Dit leidt regelmatig tot gevaarlijke situaties met de bijpassend reacties van de andere weggebruikers (remmen, uitwijken). - Een groot deel van de weggebruikers gedraagt zich lomp op de in- en uitvoegstroken (te hard rijden, geen gelegenheid geven tot invoegen terwijl een naastliggende rijstrook gewoon vrij is. 	<p>Nut en noodzaak van de Ring Utrecht zijn in diverse fasen van het project uitgebreid aan de orde geweest. Voor een uitgebreide toelichting op nut en noodzaak van het project wordt u verwezen naar hoofdstuk 2 van de toelichting op het tracébesluit. Met de aanpak van het project Ring Utrecht verbetert de doorstroming en de verkeersveiligheid van het verkeer rondom Utrecht. Het tracébesluit past binnen het beleid van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Dit beleid is niet gericht op de grootte en het vermogen van personenauto's. Handhaving van verkeersregels valt buiten de scope van het tracébesluit.</p>
	3	<p>De Ring zou de bereikbaarheid moeten vergroten? Vergeet het maar! De ring is een wurgende stinkstrop en het laat zich raden wie hier het meest onder zullen lijden. Dat zijn natuurlijk niet degenen die hem aangelegd hebben. Niet de bestuurders en niet de beleidsbepalers. Die zullen er wel voor zorgen dat hun woning zich op veilige afstand van hun eigen gedrocht bevindt, zij kennen per slot van rekening als geen ander alle kwalijke gevolgen ervan. Nee, zoals gebruikelijk zijn mensen met een laag inkomen de dupe. Zij zijn nu eenmaal aangewezen op de goedkoopste woningen. En laten die zich nou toevallig net onder de rook van de ring bevinden! Hoe zou dat nou komen? Niet doordat deze ring zo'n prachtig stuk architectuur is, waar we die arme mensen graag van laten genieten; nee, dat komt doordat deze ring de mensen stapelgek maakt van de onafgebroken hemelgerende herrie, en ziek van alle kwalijke en gevaarlijke gassen en fijnstof, die zij, terwille van die heilige "bereikbaarheid", gedwongen zijn in te ademen. Dit zal de mensen niet verbinden, maar juist van elkaar vervreemden.</p>	<p>Er is geen sprake van het neerleggen van de effecten van een betere bereikbaarheid bij mensen met een laag inkomen. Zoals in het milieueffectrapport is aangetoond, wordt de bereikbaarheid van de stad Utrecht ten gevolge van het project beter. Voor geluid zal de situatie na realisatie van het project fors verbeteren door onder andere de extra saneringsopgave van 5 dB voor de A12 en daarnaast de inzet van € 15 miljoen voor aanvullende geluidmaatregelen op andere delen van het tracé, zoals wijken als Kanaleneiland en Hoograven. En het effect van het project op de luchtkwaliteit is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030 na realisatie sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit door maatregelen.</p>
	8	<p>Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.</p>	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.</p>
	13	<p>Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.</p>	<p>De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al</p>

			zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.
	20	Dit plan zal de automobilititeit vergroten. Dat geeft meer luchtvervuiling door roet, fijnstof, stikstofoxiden, bandenslijtage, remslijpsel en wegdeklijtage. De gevolgen voor de volksgezondheid zullen verergeren. Als de gekozen ontwerpssnelheid verhoogd wordt naar 130 km/u zal dit nog erger worden. Door te gaan voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de luchtverontreiniging afnemen. Dit is erg belangrijk omdat de luchtverontreiniging in het Utrechtse niet aan de normen voldoet, en al helemaal niet aan De WHO normen. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de luchtkwaliteit in het Utrechtse nog meer verbeteren door afname van de roetuitstoot.	De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.
ZWE-00451	4	Mocht het vlies tijdens de werkzaamheden beschadigd worden dan moet nu al vast staan dat het verkeer op de A27 dan enige jaren afgesloten zal worden. De weg staat dan immers onder water en reparatie en herziene constructie zullen jaren duren. Dit zal een langdurig verkeersinfarct betekenen maar oplossing ten koste van Amelisweerd of welk bos of weiland dan ook met een bypass voor het verkeer op de A27 moet bij voorbaat uitgesloten zijn. Er moet een harde clause worden opgenomen dat er geen nadelige gevolgen buiten de projectgrenzen mogen optreden, ook niet voor het oplossen van de ravage die ontstaat in geval van een calamiteit met de folie. Dus een bypass van bak en vlies moet bij voorbaat 100% uitgesloten worden, evenals bijvoorbeeld verbreding van de bouwzone of verlaging van de grondwaterspiegel waar dan ook in de natuur.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). U schetst een rampscenario dat niet zal optreden. Beschadiging van het folie kan optreden als er onzorgvuldig wordt gewerkt, en dit kan inderdaad leiden tot water op de A27. Maar indien dit optreedt is er altijd een mogelijkheid om een lek te dichten en het water weg te pompen. Een jarenlange blokkade van de A27 door wateroverlast is geen reëel scenario.
	6	Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.	De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.
	11	Omdat spoorweggeluid reflecteert tegen geluidschermen die u in dit project plaatst, moet u die weerkaatsing betrekken in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en daarom moet u dat rechtzetten.	Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27. Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken.

			<p>Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>
ZWE-00452	4	<p>Dit plan zal de automobilititeit vergroten. Dat geeft meer luchtvervuiling door roet, fijnstof, NOx, remmen-, asfalt- en bandenslijtage. De gevolgen voor de volksgezondheid zullen navenant zijn. Als de gekozen ontwerpsnelheid verhoogd wordt naar 130 km/u zal dit nog erger worden. Door te gaan voor een maximum snelheid van 80 zal de luchtverontreiniging afnemen. Dit is uiterst belangrijk omdat de luchtkwaliteit in het Utrechtse nog steeds niet aan de normen voldoet, en al helemaal niet aan het streven om de normen van de WHO te halen. Als de maximum snelheid naar 80 gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de luchtkwaliteit in het Utrechtse nog meer verbeteren doordat er minder roet en dergelijke uitgestoten wordt.</p>	<p>De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p> <p>Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>
	7	<p>Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.</p>	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermd flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.</p>
	12	<p>De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.</p>	<p>De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.</p> <p>De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.</p>
ZWE-00453	2	<p>Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.</p>	<p>De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.</p> <p>De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.</p>

ZWE-00454	4	De geluidsschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te geven. De geluidsschermen moeten overal minstens 4 m hoogte hebben om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door de herrie flink te verlagen. Verder moet geluidwerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp tracébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 1.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.
	12	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.
	17	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.
ZWE-00455	2	Mocht het vlies tijdens de werkzaamheden beschadigd worden dan moet nu al vast staan dat het verkeer op de A27 dan enige jaren afgesloten zal worden. De weg staat dan immers onder water en reparatie en herziene constructie zullen jaren duren. Dit zal een langdurig verkeersinfarct betekenen maar oplossing ten koste van Amelisweerd of welk bos of weiland dan ook met een bypass voor het verkeer op de A27 moet bij voorbaat uitgesloten zijn. Er moet een harde clause worden opgenomen dat er geen nadelige gevolgen buiten de projectgrenzen mogen optreden, ook niet voor het oplossen van de ravage die ontstaat in geval van een calamiteit met de folie. Dus een bypass van bak en vlies moet bij voorbaat 100% uitgesloten worden, evenals bijvoorbeeld verbreding van de bouwzone of verlaging van de grondwaterspiegel waar dan ook in de natuur.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). U schetst een rampscenario dat niet zal optreden. Beschadiging van het folie kan optreden als er onzorgvuldig wordt gewerkt, en dit kan inderdaad leiden tot water op de A27. Maar indien dit optreedt is er altijd een mogelijkheid om een lek te dichten en het water weg te pompen. Een jarenlange blokkade van de A27 door wateroverlast is geen reëel scenario.
	8	Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.

ZWE-00456	4	De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.	Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.
	9	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.
	10	De geluidschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te geven. De geluidsschermen moeten overal minstens 4 m hoogte hebben om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door de herrie flink te verlagen. Verder moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerptractébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 1.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.
ZWE-00457	6	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.
ZWE-00458	1	<p>Onderwerp: de voorgenomen verbreding leidt tot een extra aanslag op de gezondheid van bewoners in het noord-westelijk deel van houten. nu al worden we wakker van de brullende snelweg, als we onze houten gevel afsoppen staan we verbaasd te kijken naar het fijnstof dat er vanaf komt. we wonen nu ruim 30 jaar in houten, en dat was vroeger echt niet zo. mijn vrouw heeft een zeldzame interstitie longziekte opgelopen, eosinofiele pneumonie, die vrijwel volledig op het conto van milieuvervuiling, (fijnstof), geschreven kan worden.</p> <p>de weg ligt continue als een grommende tijger lawaai te maken.</p> <p>Onjuistheden: onvoldoende schermen om nefaste gevolgen (lawaai en fijnstof) op te vangen.</p> <p>Over het hoofd gezien belang: gezondheid bewoners.</p> <p>Geraakt in belang: gezondheid.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>In het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op de bebouwde kom van Houten.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p>

ZWE-00461	1	<p>Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan!!! De natuur en het leefmilieu worden ernstig aangetast. Dit behoeft nauwelijks nadere onderbouwing, want de verbreding gaat ten koste een stuk natuur dat door de Utrechters zeer gekoesterd wordt. Het gaat om eeuwenoude bomen, aantasting van het rivierenlandschap en de toename van luchtvervuiling en geluidsoverlast in een groot deel van Utrecht.</p> <p>Voor mij zijn de landschappelijke en cultuurhistorische waarden belangrijker dan dit hele project. Dat zou ook voor de Nederlandse staat als geheel moeten gelden, want het project heeft geen nut. Waarom zouden altijd meer asfalt, meer auto's, meer luchtverontreiniging voor moeten gaan op gezondheid, leefbaarheid en welbevinden???</p> <p>Er moet respectvol omgegaan worden met de natuur, voor nu en vooral ook voor de mensen die na ons komen! De Nieuwe Hollandse Waterlinie staat op de lijst om UNESCO werelderfgoed te worden. Ik heb in uw stukken niet een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarde ervan gezien.</p> <p>Ik wens u kracht en wijsheid toe om nu eens niet te kiezen voor de korte termijn en het makkelijke geld. Het zou u sieren een bewuste keuze te maken voor behoud van natuur en het welbevinden van mens en dier!</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p>
ZWE-00462	5	<p>Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.</p>	<p>De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.</p>
	7	<p>Ik vrees hogere geluidbelasting als gevolg van de uitbreiding van de A27. Deze vrees wordt versterkt doordat het huidige geluidscherm ter hoogte van de bedrijven aan het Zwarte Woud wordt verwijderd en hier niets voor terug komt. Alsnog plaatsen van een geluidscherm heeft als bijkomend voordeel dat er geen direct zicht op de snelweg ontstaat. Een met klimop begroeid scherm is esthetisch veel aantrekkelijker dan het asfalt van de A27.</p>	<p>In het ontwerp-tracébesluit komt het geluidscherm dat in de huidige situatie op de rand van de verdiepte ligging staat te vervallen. Uit de afweging van de doelmatige maatregelen is gebleken dat het terugplaatsen van dit scherm onvoldoende extra geluidreductie oplevert bij de achterliggende woningen en daardoor niet doelmatig is. Dit heeft in het ontwerp-tracébesluit geresulteerd tot een maatregelenpakket waarmee er bij 3 woningen nog een overschrijding optrad van de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan van maximaal 1 dB.</p> <p>Zonder het geluidscherm langs de rijksweg zal tussen de bedrijfsgebouwen Woudstede en Arboned een gat in de afscherming ontstaan, waarvan door de insprekers wordt opgemerkt dat er veel geluid doorheen zal komen. Aangezien de hoge kantoorgebouwen aan weerszijden zorgen voor een goede afscherming, zou het gat inderdaad kunnen worden ervaren als een opvallende bron van geluid.</p> <p>Uit een aanvullende afweging is gebleken dat een scherm van 6 meter hoog, dat tussen de bestaande bedrijfsgebouwen kan worden geplaatst, doelmatig is. De resterende overschrijdingen kunnen daarmee worden weggenomen en het geluid uit het gat tussen de gebouwen zal als minder hinderlijk worden ervaren. Dit betekent dat het tracébesluit hierop is aangepast. In het Landschapsplan is aangegeven dat schermen op deze locatie een groene uitstraling zullen krijgen.</p>
ZWE-00463	1	<p>Allereerst wordt in uw studie een positief kosten- batenscenario gecommuniceerd, terwijl uit verschillende onderzoeken blijkt dat dit geenszins het geval is. De modellen gaan uit van een scenario waarin onvoldoende rekening wordt gehouden met de aanzuigende werking van dit soort</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p>

	<p>megasnelwegen. Kijk maar naar de A2. De positionering van Utrecht als draaischijf voor Nederland is in strijd met het gemeentelijk beleid voor een duurzamer openbaar vervoer en tast het welzijn van de Utrechtenaren aan.</p> <p>De hele studie is vooral het voortbouwen op extrapolatie van het ongebreideld gebruik van onze 'heilige' koe. Er zijn veel betere oplossingen voorhanden, bijvoorbeeld het verbeteren van het openbaar vervoer. De voorgestelde verbreding faciliteert vooral dat mensen nog verder van hun werk gaan wonen en nog minder voor het openbaar vervoer gaan kiezen.</p> <p>Daarbij was het destijds de bedoeling het verkeer grotendeels langs de west-kant van Utrecht te leiden. Hier zijn vergaande en kostbare inpassingmaatregelen genomen en de snelweg ligt hier verdiept en veel verder bij de bebouwing vandaan. Deze situatie is te prefereren boven het versterken van de toch al zwaar belaste oostzijde van Utrecht. De hele verbreding van de A 27 ten noorden van Rijnsweerd is ongewenst omdat elders voor dezelfde noordelijke richting betere maatregelen genomen zijn en beschikbaar zijn.</p> <p>De gebruikte modellen rekenen met een afnemende geluidsproductie van auto's waarvan het de vraag is of dat ook zo zal zijn. Ook wordt in de modellen geen rekening gehouden met cumulatieve effecten van snelwegen, het aansluitend wegennet en spoorwegen (ring Utrecht, knip met Groenekan, NRU en spoorwegen). De extra belasting van de toename van verkeer op de snelwegen op het stedelijk wegennet is evenmin verdisconteert in de benadering. Wettelijk is dit mogelijk, echter hier is sprake van een hiaat in de wetgeving en wordt gehandeld in strijd met de geest van de wet. De wetgever heeft immers nooit beoogd dat met de huidige toegepaste salamitactiek (in stukjes hakken waarbij elk stukje net geen aanleiding geeft tot maatregelen dan wel op deze wijze maatregelen beperkt kunnen worden) ervoor te zorgen dat bewoners feitelijk een veel hogere geluidsproductie te verwerken krijgen dan wenselijk. Bewoners waar cumulatieve effecten optreden worden met de huidige aanpak onvoldoende beschermd. Dit geldt met name in Voordorp en na toepassing van bovenwettelijke maatregelen in Voordorp-Noord. De huidige wijze van handelen is daarmee laakbaar en vernietigbaar. Daarbij wordt met geen woord gerept over de naar alle waarschijnlijkheid binnenkort vast te stellen omgevingswet en de aanvullingswet geluid. De (rechts) positie van burgers zal hierdoor zijn gewijzigd ten tijde van het eventueel tot uitvoer komen van de voorgestelde maatregelen.</p> <p>Ook wordt in de benadering de schonere auto's die verwacht worden verdisconteerd. Op basis daarvan wordt de conclusie getrokken dat er geen achteruitgang in luchtkwaliteit is. Deze redenatie is echter niet houdbaar: er is immers wel een relatieve achteruitgang ten opzichte van de situatie waarin deze onzinnige verbreding geen doorgang zou vinden. Deze redenatie gaat eveneens op voor de geluidsproductie van auto's (zie boven).</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.3 verschuiven van knelpunten).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit zoals nu voorligt. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Ook in eerdere fasen van de planuitwerking is steeds rekening gehouden met de meest recente inzichten van dat moment. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r..</p> <p>In hoofdstuk zes van de deelrapport Verkeer wordt uitgebreid ingegaan op de kwaliteit van de doorstroming op en rond de Ring Utrecht in de situatie zonder project Ring Utrecht in het planjaar 2030. Uit de analyse valt op te maken dat op diverse trajecten niet voldaan wordt aan de streefwaarden voor de bereikbaarheid zoals opgenomen in het SVIR. Ook zijn er diverse filelocaties. Ondanks de ruimte die beschikbaar is op de A2 (zie tabel 6.2) blijkt een route via de A2 voor veel herkomst-bestemmingsrelaties (zoals van Apeldoorn/Amersfoort naar Breda/Rotterdam en vice versa) geen reëel alternatief te zijn voor de route via A28/A27/A12. De geluidberekeningen zijn uitgevoerd volgens het wettelijk vastgestelde Reken en Meetvoorschrift Geluid 2012. Hierin is de geluidemissie van het huidige verkeer opgenomen en niet van toekomstige stillere auto's.</p> <p>De separate beoordeling van het geluid van snelwegen, gemeentelijke of provinciale wegen en spoorwegen is expliciet in de Wet milieubeheer en wet geluidhinder zo beschreven. Daarin staat ook dat alleen op de cumulatieve geluidbelasting van de genoemde geluidbronnen moet worden ingegaan indien, als gevolg van het project, de geluidbelasting bij woningen niet kan worden teruggebracht naar de geluidbelasting die op grond van het geldende geluidproductieplafond is toegestaan.</p> <p>In hoofdstuk Geluid paragraaf cumulatie van het algemeen deel van de Nota van antwoord wordt verder ingegaan op deze werkwijze.</p>
2	<p>De geluidsschermen worden ter hoogte van Voordorp aan de oostzijde bekleed met absorberend materiaal. Bij de aansluiting ring noord aan de west-zijde ivm spoorweggeluid. Niet onderbouwd wordt waarom de bekleding aan de oostzijde dan achterwege gelaten wordt.</p> <p>Bijlage 2 van de OTB geeft de gewijzigde geluidsproductieplafonds en coördinaten weer. Zonder hierbij te refereren naar de huidige situatie is deze bijlage nutteloos. Om een deugdelijke inspraak mogelijk te maken hadden zowel de bestaande als de toekomstige situatie hier weergegeven dienen te worden.</p> <p>Figuur 6.7 van de OTB is misleiding. Zo lijkt het alsof in heel Voordorp de geluidsbelasting af neemt. Dit is echter niet het geval. Met name de hogere woonlagen hebben een gelijke of slechtere</p>	<p>In de paragraaf 2.5 Geluid van de Nota van Antwoord wordt nader ingegaan op de cumulatie met het geluid van andere bronnen.</p> <p>Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat met het maatregelenpakket zoals dat is opgenomen in het tracébesluit in Voordorp en de wijken daarachter kan worden voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer. In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt nader ingegaan op de vragen en opmerkingen die in de zienswijzen zijn gesteld ten aanzien van de geluidssituatie in en rondom Voordorp.</p> <p>De geluidsschermen bij Voordorp worden aan de wegzijde bekleed met absorberend materiaal, om weerkaatsing van het geluid naar de woningen tot een minimum te beperken. Een absorberende bekleding aan de achterzijde is alleen zinvol bij belangrijke andere geluidbronnen, zoals de</p>

		<p>geluidsproductie. Waar de studie niet over rept is de forse autonome groei op de A 27 langs de A27 sinds 1995. De toegepaste normen gaan uit van de situatie in 2012 toen een al onhoudbare situatie was ontstaan tov de bouw van de wijk in 1992. Daarbovenop wordt dan een extra geluidbelasting van 1,5 dB geplaatst. In de figuur wordt dan met groen aangegeven dat de geluidsbelasting iets afneemt en de suggestie gewekt dat Voordorp er met de maatregelen op vooruit gaat. Ja, tov een achteruitgang van 1,5 dB op een achteruitgang door autonome groei in de periode 1992-2012.. Om als bewoners tot een goede inschatting te kunnen komen van de consequenties dient aangesloten te worden bij de huidige situatie en een eerlijk beeld geschetst te worden van de situatie straks. Daarvan is geen sprake. Van een deugdelijke procesgang meg een reële inspraak is daarom naar mijn idee geen sprake.</p> <p>Als het gaat om de publiekversie: ook hier worden zaken veel te rooskleurig voorgesteld. Zo wordt voor blauwkapel aangegeven dat cumulatie van geluidsbronnen niet leidt tot wettelijke maatregelen. Logisch, de wet gaat immers grotendeels uit van de afzonderlijke geluidsbronnen.</p> <p>Bij de geluidsschermen vooral uitgegaan van de hoogte. Niet duidelijk wordt in hoeverre absorberende maatregelen tav stof en geluid zijn verwerkt in de berekeningen. De suggestie wordt gewekt dat dit een plus is op de reeds voorgestelde maatregelen, niet duidelijk wordt echter hoe. Voor de schermen wordt vooral de hoogte aangegeven, maar veel meer factoren bepalen de effectiviteit van de schermen.</p> <p>Tot slot een persoonlijke noot. Vaak is mijn zoon van 10 slecht uitgerust. Hij geeft aan niet goed te kunnen slapen vanwege geluidsoverlast en heeft mede daardoor ook problemen om op school mee te komen. De huidige maatregelen (met alle verdisconteerde vermeende positieve effecten waarvan nog maar moet blijken of dit daadwerkelijk zo gaat worden) leiden voor mijn situatie in Voordorp-noord tot ongeveer gelijkblijvendheid waar ik hoopte op verbetering. U kunt aangeven dat aan normen wordt voldaan. Maar ik verwacht in een welvarend land als Nederland dat het leed van bewoners een doorslaggevende rol speelt in besluitvorming. Wat de normen ook zijn.</p> <p>Ik verzoek u bovenstaande zienswijzen mee te nemen om daarop gebaseerd verbreding te annuleren dan wel serieus tot maatregelen over te gaan in de geest van de wet: bescherming van mensen tegen geluid en luchtverontreiniging.</p>	<p>spoorweg Utrecht-Hilversum bij Groenekan. Bij Voordorp is daarvan geen sprake, zodat de schermen daar niet absorberend uitgevoerd zullen worden.</p> <p>De tabel van bijlage 2 van het ontwerp-tracébesluit geeft de nieuw vast te stellen geluidproductieplafonds weer, na maatregelen. Dit is een feitelijke vastlegging van de situatie met het project Ring Utrecht, zoals die door de beheerder Rijkswaterstaat moet worden gehandhaafd. De feitelijke veranderingen met het project zijn voor alle woningen vastgelegd in het akoestisch onderzoek bij het ontwerp-tracébesluit. Daarin is in bijlage 9e opgenomen dat de geluidbelasting bij uw woning met het project 52 dB bedraagt, dat is gelijk aan de geluidbelasting zoals die is toegestaan volgens de huidige geluidproductieplafonds.</p> <p>Het klopt dat dat de toegestane geluidproductieplafonds zijn vastgesteld in 2012, op basis van de toenmalige verkeersomvang met een werkruiimte van 1,5 dB. Bij de inwerkingtreding van de Wet milieubeheer zijn deze vastgelegd en in een later stadium verlaagd toen bij Voordorp tweelaags ZOAB is aangelegd. Het hanteren van de toetswaarden op basis van de geluidproductieplafonds is wettelijk vastgelegd en lost dus niet de toename van de geluidhinder op ten gevolge van de autonome groei van het verkeer in het verleden. Aan de andere kant zorgt de wet ervoor, dat er in de toekomst geen ongecontroleerde groei van het verkeer kan plaatsvinden. Rijkswaterstaat is als beheerder verplicht om jaarlijks te toetsen of aan de geluidproductieplafonds kan worden voldaan. Zo niet, dan moeten maatregelen worden overwogen.</p> <p>Cumulatie is binnen de Wet milieubeheer alleen van belang als er met het project nog sprake is van een overschrijding van de geluidbelasting die volgens de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. In het akoestisch onderzoek bij het ontwerp-tracébesluit was de cumulatie bij deze woningen niet onderzocht, dit is in de Nota van Wijziging bij het tracébesluit verder uitgewerkt. Voor uw woning en de woningen in Blauwkapel kan worden voldaan aan de toegestane waarde zodat de cumulatie niet relevant is.</p>
ZWE-00464	9	<p>Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs indien het u lukt het vlies niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. Het ontwerp-tracébesluit geeft geen enkele garantie over schadeloosstelling wanneer bij werkzaamheden aan of bij het folie de grondwaterstand zo verandert dat er schade aan de huizen in Lunetten ontstaat.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
ZWE-00465	1	<p>Na zoveel jaar opnieuw een aantasting van Amelisweerd. Niet te bevatten. Ik kan gewoon echt niet begrijpen waarom u economie zo laat prevaleren boven ecologie. Even een lesje: de ecologie legt als 'leer van het huis (= de aarde)' de randvoorwaarden, de basis voor de economie: 'de kunde om het huis te gebruiken'. We zien de desastreuze gevolgen voor ons huis wanneer we de economie leidend laten zijn: verdwijnen van soorten t/m klimaatverandering. Ook in dit geval zal veel natuur nogmaals moeten wijken voor de eindeloze hebzucht van de tovenaarsleerling, de mens. Wanneer</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p>

	<p>gaat u nu eens echt natuur-inclusief denken en handelen? Verhoog de schoonheid en vreugde van uw leven: respecteer de natuur, geef haar haar rechtmatige plaats.</p> <p>Hieronder volgen enige argumenten omdat ik wel begrijp dat een algehele oproep tot liefde en respect voor de natuur u niet tot andere daden zal aanzetten, hoewel het in wezen eigenlijk alleen daar om gaat: het erkennen van de intrinsieke waarde van de natuur.</p>	<p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoeslag gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van de ecologische hoofdstructuur (EHS), als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat, de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het milieu-effectrapport tweede fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigend stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p>
5	<p>Na de afsluiting van de fietstunnel onder het oude station Lunetten in 2014 is ter plaatse een tunneltje onder het spoor aangelegd als ecologische verbinding met de spoorwegdriehoek en Amelisweerd. De geplande aantasting van de noordkant van Park de Koppel (achter de kantoorgebouwen) zal deze verbinding in gevaar brengen. Dit staat niet vermeld in de MER.</p>	<p>Achter de kantoorgebouwen aan het Zwarte Woud blijft een wal met bomen gehandhaafd. Het beplante gebied wordt doorgezet tot aan de Nieuwe Houtense weg. Daarmee blijft de ecologische verbinding tussen park De koppel en de oude fietstunnel onder het spoor voldoende in stand.</p>
11	<p>Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.</p>	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.</p>
13	<p>Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).</p>	<p>De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan EHS-compensatie (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van EHS zal plaatsvinden. In het tracébesluit is aangegeven hoeveel oppervlakte EHS hier gecompenseerd zal worden.</p>
14	<p>Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stressfactor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en</p>

			<p>compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
ZWE-00466	2	<p>LUCHTKWALITEIT</p> <p>Dit voorliggende OTB met de plannen en berekeningen ten aanzien van luchtkwaliteit betekent een aanslag op de Volksgezondheid. De overheid dient de kwaliteit van de lucht te verbeteren en haar burgers meer mogelijkheden te bieden om zich te ontplooiën en een gezond en vol leven te leiden. De kosten van luchtverontreiniging voor burgers en gezondheidszorg dienen te worden meegerekend in het OTB (ca. 1 miljard).</p> <p>Stijging van elke soort luchtverontreiniging leidt overal in het land tot meer luchtverontreiniging, zoals PM2.5, PM 10, NO2, roet, ultrafijnstof, etc. Dit ontbreekt in het OTB. Ook dient de overheid zich te houden aan internationale verdragen, die in dit OTB onder de tafel zijn verdwenen. Het minimale streven moet o.a. zijn om te voldoen aan het Europees beleid van 40% minder CO2 uitstoot in het jaar 2030. Denkt u ook aan het Klimaatverdrag van Parijs.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p>
	3	<p>AMELISWEERD</p> <p>Kappen van de rand van het bos van Nieuw Amelisweerd betekent onherstelbare vernieling van ecologisch evenwicht. Bomen, struiken en bloemrijke graslanden in de nieuwe buitenrand worden aangetast door windeffecten, zonnebrand en luchtverontreiniging. Fauna moet nieuwe rustgebieden zoeken. De ‘compensatie’ berekening (waarin fouten en veel zuinigheid) gaat van 15 meter uit, maar dit moet meer dan honderd meter zijn. Aanpassing vereist: niet kappen, maar beschermen van wat is. Nieuw OTB gewenst.</p> <p>‘Compensatie’ in het OTB voor groen in en om de stad en voor de Ecologische Hoofd Structuur, behelst alleen het planten van wat stekjes ver van de plek waar gekapt is en zonder dat wordt aangetoond dat hier recreatief en ecologisch waardevolle gebieden ontstaan. Amelisweerd heeft 100 jaar nodig gehad om deze waarden te krijgen. Stadsrandzones hebben eveneens hun tijd nodig gehad. Inwoners hebben groen nodig.</p> <p>Eerst goed plannen, dan goed planten, dan pas kappen, of eigenlijk niet kappen want dat is beter.</p>	<p>De huidige bosstrook achter de wandconstructie heeft zich na de aanleg van de A27 niet ontwikkeld tot een bosrand met stabiele structuur. In de eerste meters vanaf het beheerpad staan voornamelijk jonge bomen (zaailingen), de kronen van de bomen zijn vaak eenzijdig ontwikkeld omdat zij aan de rand van het bos staan.</p> <p>In de nieuwe situatie zal worden gestuurd op een verbetering van de structuur van de bosrand, uitgaande van de structuur en stabiliteit van de oudste en grootste bomen en van de mogelijkheden voor jongere bomen om een bredere en evenwichtiger kroon te ontwikkelen. Door de aanplant van groot wordende struiken (bijvoorbeeld meidoorn, hazelaar, krent) in de bosrand zal het zicht, vanaf het iets dieper in het bos gelegen wandelpad, op de wandconstructie beter worden gecamoufleerd en zal bovendien een gevarieerder en meer natuurlijk gestructureerde bosrand ontstaan. Deze bosrand zal niet alleen het leefgebied vormen voor de soorten die nu in de bestaande bosrand leven, maar er zullen ook soorten worden aangetrokken die in de bestaande bosrand geen geschikte leefomstandigheden vinden.</p> <p>De verbreding van 15 meter welke het tracébesluit toestaat is inclusief de nieuwe wandconstructie van de bak. Dit is de constructieve grens waarbinnen de werkzaamheden moeten worden uitgevoerd. Net buiten de wandconstructie is een strook van 10 meter breed nodig voor de aanleg van een nieuw beheerpad en de ondergrondse verankering van de wandconstructie. Ook in de bestaande situatie is de wandconstructie ondergronds verankerd en ligt achter de wandconstructie een beheerpad. Deze strook is in de compensatieberekening meegenomen. Van onjuistheden in de berekening van de te realiseren compensatie voor de EHS is dan ook geen sprake.</p> <p>De Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit is nadrukkelijk een onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisweerd, met de grootst mogelijke kwaliteitstoetslag gecompenseerd.</p>
	6	<p>De glazen overkapping van Movares is ook in de bestaande situatie een goede oplossing voor veel geluid overlast en stankoverlast in de wijde omgeving. Er is geen reden om deze niet aan te leggen: invoeren in nieuw OTB.</p> <p>Kappen van westrand bos langs A27 vernietigt de laatste resten van het ecologisch en landschappelijk geheel van Amelisweerd en verpest qua geluid, gezicht en lucht deze stadsrand voor sporters en wandelaars.</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de oppervlakte van het landgoed, de aangetaste natuur wordt ruimhartig gecompenseerd.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren (zie de toelichting bij het tracébesluit). De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom</p>

		<p>wordt het ruimtebeslag op de ecologische hoofdstructuur (EHS), met inbegrip van Amelisweerd, met de grootst mogelijke kwaliteitstoelage gecompenseerd.</p> <p>Compensatie van natuurwaarden vindt plaats binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving. Het ruimtebeslag dat het project legt op beschermde gebieden (ecologische hoofdstructuur = EHS) wordt gecompenseerd. Samen met regiopartijen (Provincie Utrecht, gemeenten, natuur beherende organisaties) is gezocht naar geschikte locaties voor de compensatie van EHS. Versteving van de bestaande EHS is daarbij een van de uitgangspunten geweest. EHS-compensatie vindt uitsluitend plaats op gronden die daarvoor in aanmerking komen zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013-2028. Dit betekent dat EHS-compensatie buiten de bestaande EHS (maar wel daaraan grenzend) en bij voorkeur binnen de zogenaamde groene contour plaatsvindt.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.3 glazen overkapping).</p> <p>De aantasting van Amelisweerd door project Ring Utrecht betreft niet de laatste resten van dit landgoed, maar een strook van in totaal 1,69 hectare op een totaal oppervlak van 287 hectare van het hele landgoed.</p>
8	<p>DOEL OTB?</p> <p>Om bestaande problemen op de Ring Utrecht op te lossen is het beter te beginnen met een snelheidsverlaging op de Ring naar 80 km/u en deze via controles te handhaven. Ook dient u spitsmijdend gedrag te bevorderen. Er is dan ruimte om de allang verplichte geluidswering aan te leggen. 80 is veilig en praktisch. Onderzoek wijst dit uit. Dit kost vrijwel niets maar levert veel meer op dan dit OTB. Tevens past dit bij de conclusies van de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse en de bevindingen van het Centraal Plan Bureau: grootschalige infrastructuur projecten zijn onrendabel. U dient dit alternatief uit te rekenen in het nieuwe OTB.</p> <p>Het doel van dit OTB is onduidelijk. Economie en asfalt hebben geen relatie, want kantorenleegstand komt door de overgang van de oude economie naar de nieuwe en heeft niets van doen met asfalt. Uit het OTB wordt duidelijk dat verbredingen leiden tot meer files en meer problemen op allerlei gebieden. De minister blijft scheppen met een lekke emmer. De minister moet nieuw denken aanleren en daartoe een denktank oprichten, in samenwerking met andere ministeries. Daarvoor hoeven de A27 en de Ring niet verbreed te worden.</p> <p>Geluidsoverlast is overal een probleem dat tot gezondheidsklachten leidt. Dit OTB biedt er geen afdoende oplossing voor. Berekent u deze geluidsoverlast bij 80 en bij 100 km op de Ring. En de effecten daarvan op de volksgezondheid (stressklachten, hart- en vaatziekten). En telt u de kosten op bij die gemeld onder 1.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur).</p> <p>Met de geluidbeperkende maatregelen die worden getroffen in het project Ring Utrecht kan bij vrijwel alle woningen worden voldaan aan de geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan. Daar is dus geen sprake van een verslechtering van de geluidssituatie en dus geen verhoogd gezondheidsrisico t.g.v. geluid.</p> <p>Langs de A12, tussen de knooppunten Oudenrijn en Lunetten, wordt bij vrijwel alle woningen met de maatregelen uit het project Ring Utrecht een geluidreductie van 4 dB of meer gehaald en dat is een aanzienlijke verbetering van de geluidssituatie.</p> <p>In het onderzoeksgebied zijn er slechts 60 woningen waar onvoldoende doelmatige maatregelen getroffen kunnen en waar de geluidbelasting met het project hoger is dan op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan, bij 378 geluidgevoelige objecten zal de geluidbelasting als gevolg van de doelmatige maatregelen wel lager zijn dan deze toegestane geluidbelasting maar nog wel hoger dan de streefwaarde voor sanering.</p> <p>Voor deze 438 woningen zal na het onherroepelijk worden van het tracébesluit onderzoek gedaan worden naar mogelijke effectieve maatregelen bij de woning (bijvoorbeeld gevelisolatie). In welke mate het resterende geluideffect tot een verhoogd gezondheidsrisico is sterk locatie-afhankelijk waarbij de aanwezigheid van andere bronnen, de hoogte van de totale geluidbelasting en de mate van toename bepalend zijn.</p> <p>De Commissie m.e.r. heeft in haar advies over de milieueffectrapportage aangegeven dat de verschillen qua blootstelling aan geluid gering zijn en dat er daarom geen aanleiding is om dit verder te onderzoeken.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.3 verschuiven van knelpunten).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (advies centraal planbureau).</p> <p>Voor wat betreft het bevorderen van spitsmijdend gedrag: dit wordt niet gezien als een permanente oplossing maar wordt toegepast bij projecten tijdens de bouwfase.</p>
9	<p>AANLEG</p> <p>Het is onduidelijk hoe RWS de verbreding van de A27 gaat realiseren. Er wordt gesproken over het</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>

	<p>bevrozen van grond, het slaan van diepe damwanden en wat niet al. Vanwege de veiligheid, de aantasting van dit waardevolle gebied en het grondwater (en de kwaliteit ervan) en het inschatten van risico's voor natuur en voor omwonenden (en de waarde van hun huizen) dienen dergelijke nieuwe grote infrastructurele vraagstukken opgelost te zijn vóór het OTB ter visie wordt gelegd. Nieuw OTB is vereist.</p>	<p>Er zal geen nieuw ontwerp-tracébesluit worden opgesteld. Hoe Rijkswaterstaat met de risico's van bouwen binnen de bak en de folie wordt omgegaan wordt hieronder uitgelegd.</p>
10	<p>ECOLOGIE Er is onvoldoende onderzoek gedaan naar habitat, naar flora en fauna, naar schade in de toekomst en er is onvoldoende gedaan voor bescherming en tegemoetkoming. Zie hierboven eerste 2 alinea's onder punt 2.</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoeslag gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van de ecologische hoofdstructuur (EHS), als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat, de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het milieu-effectrapport tweede fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigend stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p>
14	<p>U moet niet verbreden, maar andere oplossingen zoeken. Die zijn er wel degelijk, maar die passen niet in het straatje van de minister die denkt dat iedereen overal 130 moet kunnen rijden. Dit is onjuist. er vallen meer doden, de luchtverontreiniging neemt toe en het asfalt vermindert de mogelijkheden voor waterberging die we nu juist met de klimaatverandering zo nodig hebben. (Die klimaatverandering schijnt te komen door de milieuverontreiniging die vooral door auto's wordt veroorzaakt!). Zoek in een nieuw en verbeterd OTB naar de z.g. 'no-regret' maatregelen en leg dat OTB dan weer ter inzage.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatieveafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Uw aanname dat er op de Ring Utrecht 130 gereden mag worden na uitvoering van het project is niet juist. De huidige snelheden worden gehandhaafd en daardoor ontstaat er geen verkeersonveiligere situatie en neemt de luchtverontreiniging niet toe door de beoogde snelheidsverhoging.</p> <p>De waterberging benodigd voor de ring is berekend met inachtneming van de verwachtingen op klimaatverandering. Er is gerekend met een extreem klimaatscenario. Het is niet duidelijk welke 'no regret' maatregel voor klimaatverandering gevraagd worden.</p>
15	<p>Over het hoofd gezien belang: De belangen van de bewoners van Nederland en met name die van de inwoners van de regio Utrecht-Bunnik zijn volstrekt over het hoofd gezien. Mensen hebben recht op schone lucht, op een gezonde duurzame leefomgeving, op voldoende groen om hen heen zodat zij op een korte fietsafstand van hun huis van de natuur kunnen</p>	<p>Nu bijna overal in Nederland de Europese normen worden gehaald wordt het landelijk beleid meer gericht op maximale gezondheidswinst in plaats van lokale knelpunten. De Europese bronmaatregelen zijn momenteel het meest kosteneffectief om de luchtkwaliteit te verbeteren. Om het wagenpark de komende jaren schoner te krijgen worden minder milieubelastende brandstoffen zoals waterstof en de verdere ontwikkeling van elektrische voertuigen gestimuleerd. De</p>

		genieten. Het gaat niet aan, de lucht zo vies te laten als deze is. Er zijn 1 miljoen luchtwegpatiënten in Nederland! Internationale afspraken worden continu gemaakt (denk aan EU afspraken en het Klimaatverdrag in Parijs) maar Nederland lapt zo te lezen in het OTB alles aan haar laars. Nederland hanteert haar eigen normen die niets met gezondheid te maken hebben en maakt haar eigen berekeningen in plaats van dat zij een onpartijdige organisatie in de arm neemt hiervoor. De Wereld Gezondheidsorganisatie dient in ieder geval geraadpleegd te worden.	Gezondheidsraad is gevraagd te adviseren over hoe gezondheid meer centraal te stellen in het luchtkwaliteitsbeleid. Dit advies wordt in 2017 verwacht.
ZWE-00467	1	De geluidsschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te geven. De geluidsschermen moeten overal minstens 4 m hoogte hebben om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door de herrie flink te verlagen. Verder moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 1.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.
	2	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.
ZWE-00468	3	Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.	Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken is het in enkele gevallen noodzakelijk om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde. Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.
	4	De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra

			ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.
	11	Het geluidsscherm langs het volkstuijnencomplex ATV Stadion is gepland als 2 m hoog. Dat is te laag om depositie van roet te voorkomen. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuijn vanwege de roetdepositie. Als de verbreding niet doorgaat, en ook als de verbreding wel doorgaat, is het nodig het scherm te verhogen tot 4 meter.	Op dit moment is geen scherm tussen de A27 en het volkstuijnencomplex aanwezig. In de toekomstige situatie is er een scherm, en bovendien zijn de emissies dan lager dan nu, vanwege het schoner worden van het autoverkeer. Dat geldt voor de situatie zonder en met project. De verontreiniging van groenten, fruit, of tuinen zal in de toekomstige situatie dus niet ernstiger zijn dan momenteel. Waar het momenteel niet mogelijk is om pesto te maken uit zevenblad zal dat in 2030 waarschijnlijk ook nog zo zijn.
ZWE-00469	2	Waar geluid van een spoorweg kan reflecteren tegen geluidsschermen, die u in dit plan plaatst, moet u die reflectie betrekken in de berekeningen. Dat heeft u niet overal correct gedaan en derhalve moet u dat rechtzetten.	Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidsscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidsscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidsscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27. Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidsscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst. In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidsscherm op de reflectie van het spoorgeluid.
	13	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.
ZWE-00470	2	Allereerst komt dit deel van het wegennet niet voor in de file top 10 en nauwelijks in de file top 50. De vraag is dus welk probleem opgelost moet worden. Bovendien merk ik op dat de files blijven, ook met dit project. Dat is berekend. U steekt heel veel geld in een relatief klein probleem, en lost dan dat probleem niet eens op.	In de file top 50 staan verschillende deeltrajecten die onderdeel zijn van de Ring Utrecht. Een van de twee doelstellingen van het project is om de doorstroming op de Ring Utrecht A27/A12 te laten voldoen aan de streefwaarde 2 uit de Nota Mobiliteit, op een verkeersveilige manier. Het doel van dit project is overigens niet dat alle files worden opgelost, maar dat de doorstroming verbetert. Bij een streefwaarde van 1,0 is er geen sprake meer van file. De ring verbetert de doorstroming maar voorkomt niet alle vertragingen op de ring. Er wordt een mate van vertraging geaccepteerd, omdat voor het volledig oplossen van de files het ruimtegebruik en de benodigde financiële middelen te groot zijn. In het milieueffectrapport is aangetoond dat de doorstroming per saldo verbetert.

	3	Meer asfalt betekent meer auto's en dat betekent meer uitstoot van uitlaatgassen, dus meer luchtverontreiniging. Verbreding van wegen past niet in een beleid van reductie van CO2-emissies, maar zal alleen maar leiden tot meer CO2-emissies. Gezien de klimaatdoelstellingen die het kabinet heeft is dit geen verstandige weg.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.
ZWE-00471	2	De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.
	4	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan EHS-compensatie (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van EHS zal plaatsvinden. In het tracébesluit is aangegeven hoeveel oppervlakte EHS hier gecompenseerd zal worden.
	8	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.	Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermd Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit. Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl .
ZWE-00472	3	Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.	Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken is het in enkele gevallen noodzakelijk om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde. Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.

	5	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.
ZWE-00473	9	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermd flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (FF-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de FF-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.
	12	Na de afsluiting van de fietstunnel onder het oude station Lunetten in 2014 is ter plaatse een tunneltje onder het spoor aangelegd als ecologische verbinding met de spoorwegdriehoek en Amelisweerd. De geplande aantasting van de noordkant van Park de Koppel (achter de kantoorgebouwen) zal deze verbinding in gevaar brengen. Dit staat niet vermeld in de MER.	Achter de kantoorgebouwen aan het Zwarte Woud blijft een wal met bomen gehandhaafd. Het beplante gebied wordt doorgezet tot aan de Nieuwe Houtense weg. Daarmee blijft de ecologische verbinding tussen park De Koppel en de oude fietstunnel onder het spoor voldoende in stand.
ZWE-00474	2	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan EHS-compensatie (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van EHS zal plaatsvinden. In het tracébesluit is aangegeven hoeveel oppervlakte EHS hier gecompenseerd zal worden.
	4	Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.
	8	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.	Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermd Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit. Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegrouetes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegrouetes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl .
	11	Ik voorzie en vrees toename van geluidbelasting als gevolg van de uitbreiding van de A27 met extra rijstroken. Deze vrees wordt versterkt doordat het huidige geluidscherm ter hoogte van de bedrijven aan het Zwarte Woud wordt verwijderd. Alsnog plaatsen van een geluidscherm heeft als	In het ontwerp-tracébesluit komt het geluidscherm dat in de huidige situatie op de rand van de verdiepte ligging staat te vervallen. Uit de afweging van de doelmatige maatregelen is gebleken dat het terugplaatsen van dit scherm onvoldoende extra geluidreductie oplevert bij de achterliggende woningen en daardoor niet doelmatig is. Dit heeft in het ontwerp-tracébesluit

		bijkomend voordeel dat er geen direct zicht op de A27 ontstaat. Een met klimop begroeid scherm is esthetisch heel wat aantrekkelijker dan het asfalt van een snelweg.	<p>geresulteerd tot een maatregelenpakket waarmee er bij 3 woningen nog een overschrijding optrad van de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan van maximaal 1 dB.</p> <p>Zonder het geluidscherm langs de rijksweg zal tussen de bedrijfsgebouwen Woudstede en Arboned een gat in de afscherming ontstaan, waarvan door de insprekers wordt opgemerkt dat er veel geluid doorheen zal komen. Aangezien de hoge kantoorgebouwen aan weerszijden zorgen voor een goede afscherming, zou het gat inderdaad kunnen worden ervaren als een opvallende bron van geluid.</p> <p>Uit een aanvullende afweging is gebleken dat een scherm van 6 meter hoog, dat tussen de bestaande bedrijfsgebouwen kan worden geplaatst, doelmatig is. De resterende overschrijdingen kunnen daarmee worden weggenomen en het geluid uit het gat tussen de gebouwen zal als minder hinderlijk worden ervaren. Dit betekent dat het tracébesluit hierop is aangepast. In het Landschapsplan is aangegeven dat schermen op deze locatie een groene uitstraling zullen krijgen.</p>
ZWE-00475	4	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.	<p>Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermde Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit.</p> <p>Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl.</p>
	11	De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.	<p>Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregning. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.</p>
	16	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	<p>De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan EHS-compensatie (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van EHS zal plaatsvinden. In het tracébesluit is aangegeven hoeveel oppervlakte EHS hier gecompenseerd zal worden.</p>
ZWE-00476	1	<p>Onderwerp: De plannen moeten gestopt en de situatie zoals hij is moet blijven. Die is al slecht maar kan niet bewust en expres nog slechter gemaakt worden! Uit onafhankelijk onderzoek blijkt dat de voorgestelde maatregelen geen zin hebben en (natuurlijk) slecht uitvallen voor omwonenden en milieu. Slecht, gewetenloos en totalitair van Schulz om dan</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast.</p>

	<p>toch door te drammen terwijl bijna iedereen tegen is! Wat denkt zij wel niet? Zij is uitvoerder, geen baas of bepaler. Bah, de arrogantie van de macht....</p> <p>Onjuistheden: Uit onafhankelijk onderzoek blijkt dat de voorgestelde maatregelen geen zin hebben en zelfs slecht uitvallen voor omwonenden en milieu. Slecht en gewetenloos van Schulz om dan toch door te drammen terwijl bijna iedereen tegen is!</p> <p>Over het hoofd gezien belang: 1 Mensen verder af wonend van de wegen zelf (zoals Sterrenwijk, Watervogelbuurt etc. in Utrecht Oost en Tolsteeg etc. in Zuid). Die zijn qua afstand misschien iets verder weg maar hebben wel overlast van lawaai en soms van stank. 2 Het folie loopt gevaar beschadigd te worden met een grote (milieu)ramp tot gevolg. Hier willen de machthebbers niet eens naar luisteren, laat staan op ingaan. Dit is een reëel gevaar! En zou alleen al genoeg reden moeten zijn om de hele onnutte, onnodige operatie meteen stop te zetten. 3 Bovendien, gaat het de filedruk niet helpen want er wordt op dat stuk geen filedruk verwacht, heb ik gelezen in de papieren... Geraakt in belang: Ja, het gaat om mijn fysieke gezondheid (extra vervuiling door die onzinnige plannen) en mijn mentale gezondheid en die van vele anderen. De onnadenkende plannenmakers hebben geen idee van wat voor stress, gefrustreerdheid en verdriet dit allemaal teweeg brengt, al is het "alleen maar" om die onschuldige bomen in Amelisweerd die nu opeens gekapt moeten worden zonder daar maar enig belang of respect voor te tonen of voor de mensen die die bomen wel op waarde schatten en willen behouden. En zo zijn er nog talloze argumenten om het NIET te doen en maar 1 of 2 (drog)redenen om het wel te doen (1: het irreële idee dat auto's moeten worden gefaciliteerd, tegen al het beter weten in en 2: het machtwellustige gedrag van de minister om toch haar persoonlijke en/of partijpolitieke zin door te drijven).</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.(2.8.2 Amelisweerd)</p> <p>Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer, hoofdstuk 8.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p>
ZWE-00477	<p>2 De effecten van luchtvervuiling op kinderen zijn groter dan op volwassenen. In Lunetten wonen erg veel kinderen, die ook graag buiten spelen in de parken langs de snelweg. Het ontwerptraacebesluit besteed hier geen aandacht aan. Tevens is de vraag hoe veilig en kindvriendelijk de zeer lange fietstunnels zullen worden. Door de aanwezigheid van de snelwegen, de waterlinieweg en de spoorlijn zijn de kinderen van Lunetten momenteel al grotendeels afgesloten van de buitenwereld. Door de snelwegen te verbreden en een 12 meter hoge donkere muur langs het park de Koppel te plaatsen dreigen de kinderen van Lunetten fysiek en psychologisch nog verder ingesloten te worden. In het ontwerptraacebesluit wordt geen aandacht besteed aan deze groep. Er is sprake van natuurcompensatie, maar niet van een 'vrijheidscompensatie'. Kinderen hebben niet de mogelijkheid om gebruik te maken van de nieuwe 'vrijheden' die de snelwegverbreding automobilisten biedt, maar zij betalen daar wel de prijs voor. De vrijheid van beweging van kinderen is vastgelegd in de VN conventie over de rechten van het kind. Bij de voorbereiding van dit tracébesluit is de nodige kennis omtrent relevante feiten en af te wegen belangen vergaard. Dit ziet eveneens op belangen van omwonenden en hun leefomgeving. Op grond hiervan heeft een zorgvuldige belangenafweging plaatsgevonden die ten grondslag ligt aan het tracébesluit.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Voor wat betreft de specifieke effecten van luchtverontreiniging op kinderen wordt opgemerkt dat de regelgeving inzake luchtkwaliteit geen onderscheid maakt tussen kinderen en volwassenen. Voor kinderen gelden dezelfde normen. Doordat de wegwitbreiding geen beslag legt op het Park De Koppel in Lunetten, wordt aantasting van speelgelegenheid juist voorkomen. Bij de verlenging van de onderdoorgangen/fietstunnels van de snelwegen is extra aandacht besteed aan de sociale veiligheid. Ook in de huidige situatie vormen de snelwegen, de Waterlinieweg en het spoor barrières voor bewoners. Getracht is, onder meer door het dak op de bak, deze barrières minder sterk te maken. Bovendien geldt tevens als doelstelling van het project dat de leefbaarheid in de project-omgeving daar waar mogelijk wordt verbeterd, hetgeen onder meer tot uiting komt in een verlaging van de geluidbelasting voor een groot aantal woningen.</p> <p>Bij de voorbereiding van dit tracébesluit is aldus de nodige kennis omtrent relevante feiten en af te wegen belangen vergaard. Dit ziet eveneens op belangen van omwonenden en hun leefomgeving. Op grond hiervan heeft een zorgvuldige belangenafweging plaatsgevonden die ten grondslag ligt aan het tracébesluit. Het tracébesluit is niet in strijd met het Verdrag over de rechten van het kind.</p>
	<p>3 Mocht het vlies tijdens de werkzaamheden beschadigd worden dan moet nu al vast staan dat het verkeer op de A27 dan enige jaren afgesloten zal worden. De weg staat dan immers onder water en reparatie en herziene constructie zullen jaren duren. Dit zal een langdurig verkeersinfarct betekenen maar oplossing ten koste van Amelisweerd of welk bos of weiland dan ook met een bypass voor het verkeer op de A27 moet bij voorbaat uitgesloten zijn. Er moet een harde clause worden opgenomen dat er geen nadelige gevolgen buiten de projectgrenzen mogen optreden, ook niet voor het oplossen van de ravage die ontstaat in geval van een calamiteit met de folie. Dus een bypass van bak en vlies moet bij voorbaat 100% uitgesloten worden, evenals bijvoorbeeld verbreding van de bouwzone of verlaging van de grondwaterspiegel waar dan ook in de natuur.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). U schetst een rampscenario dat niet zal optreden. Beschadiging van het folie kan optreden als er onzorgvuldig wordt gewerkt, en dit kan inderdaad leiden tot water op de A27. Maar indien dit optreedt is er altijd een mogelijkheid om een lek te dichten en het water weg te pompen. Een jarenlange blokkade van de A27 door wateroverlast is geen reëel scenario.</p>

	4	<p>Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.</p>	<p>In het hiernavolgende wordt uw zienswijzepunt beantwoord.</p> <p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
	8	<p>Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
ZWE-00479	1	<p><i>Onderwerp:</i> Met de uitbreiding van de ring zal de NRU ook vele malen drukker worden dan nu beraamd wordt. Voor al die bewoners van Groenekan, Blauwkapel en het Robert Kochplein zal te maken krijgen met extra geluid en fijnstof overlast . Ook met de opwaardering van de NRU zal goed gekeken moeten worden wat men doet er zijn 333 handtekeningen ingeleverd door direct omwonenden tegen het afsluiten van de Wolgadreef en de Moldaudreef. Laat het geen tweede Catharijnesingel worden . <i>Over het hoofd gezien belang:</i> Ja, extra verkeer omdat de binnenstad autoluw word gemaakt en het nieuwe zandpad zal extra verkeer brengen. En de werk gelegenheid.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Met de geluidbeperkende maatregelen die in het Ontwerp tracébesluit wordt de geluidbelasting in de omgeving van de Noordelijke Randweg Utrecht ten gevolge van de rijkswegen niet hoger dan is toegestaan op basis van de huidige geluidproductieplafonds. Uit het onderzoek in het 'Deelrapport geluid - rapportage ten behoeve van milieu-effectrapportage' is gebleken dat de toename van het verkeer op deze weg als gevolg van het project Ring Utrecht niet zodanig is dat aanvullende maatregelen moeten worden getroffen.</p> <p>De opwaardering van de Noordelijke Randweg Utrecht is overigens een project van gemeente Utrecht. Ten behoeve van de reconstructie van deze weg zullen de geluideffecten daarvan apart onderzocht worden en zullen er zo nodig geluidbeperkende maatregelen worden getroffen.</p> <p>Ook uw overige opmerkingen over ontwikkelingen in de stad Utrecht gaan specifiek over zaken die de gemeente Utrecht aangaan en die buiten de scope van het tracébesluit vallen.</p>
ZWE-00480	2	<p>De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.</p>	<p>De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.</p> <p>De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra</p>

			ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.
9	Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.		De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.
12	Normoverschrijdingen zijn volgens de MER niet te verwachten. Wel nemen de totale emissies volgens de effectanalyse (paragraaf 8.3) in totaal met tegen 4% toe (OTB tov autonoom). Uit tabel 8.4 blijkt echter dat voor elk deelgebied de percentages veel hoger liggen. Hoe kan dan de stijging in het totale plangebied op minder dan 4% uitkomen? Hoeveel bedragen de toenames van het OTB ten opzichte van de huidige situatie? Waarschijnlijk worden de modellen net zo lang bewerkt totdat de juiste uitkomsten eruit komen, en, als de snelweg er dan ligt en de uitstoot blijkt in de praktijk veel hoger te liggen, is het leed al geleden.		De aangehaalde tabel 8.4 geeft aan dat de emissies per deelgebied stijgen met 4 tot 8%. Het juridisch voorgeschreven studiegebied voor luchtkwaliteit, vanaf de voorafgaande tot en met de eerstvolgende aansluiting op de wegaanpassing, is echter groter dan het totaal van de vier deelgebieden (het plangebied). In het studiegebied buiten het plangebied is de toename van de emissie veel geringer, waardoor de toename in het gehele studiegebied kleiner is dan 4%. In hoofdstuk 8 van het milieueffectrapport worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030, na realisatie van het project, sprake van een afname. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Na realisatie van het project (2026) zal door de jaarlijkse monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) getoetst worden aan de dan geldende normen. Indien de dan geldende normen worden overschreden zullen extra maatregelen worden genomen.
13	Het geluidsscherm langs het volkstuinencomplex ATV Stadion is gepland als 2 m hoog. Dat is te laag om depositie van roet te voorkomen. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Als de verbreding niet doorgaat, en ook als de verbreding wel doorgaat, is het nodig het scherm te verhogen tot 4 meter.		Op dit moment is geen scherm tussen de A27 en het volkstuinencomplex aanwezig. In de toekomstige situatie is er een scherm, en bovendien zijn de emissies dan lager dan nu, vanwege het schoner worden van het autoverkeer. Dat geldt voor de situatie zonder en met project. De verontreiniging van groenten, fruit, of tuinen zal in de toekomstige situatie dus niet ernstiger zijn dan momenteel. Waar het momenteel niet mogelijk is om pesto te maken uit zevenblad zal dat in 2030 waarschijnlijk ook nog zo zijn.
ZWE-00481	1	De Ring zou de bereikbaarheid moeten vergroten? Vergeet het maar! De ring is een wurgende stinkstrop en het is wel duidelijk wie hier het meest onder lijden. Dat zijn natuurlijk niet degenen die hem bedacht hebben. Hoe zou dat nu komen? Waarom liggen deze stroken hier bij deze gewone huizen en wordt er geen enkele vilawijk geraakt?	Er is geen sprake van het neerleggen van de effecten van een betere bereikbaarheid bij mensen met een laag inkomen. Zoals in het milieueffectrapport is aangetoond, wordt de bereikbaarheid van de stad Utrecht ten gevolge van het project beter. Voor geluid zal de situatie na realisatie van het project fors verbeteren door onder andere de extra saneringsopgave van 5 dB voor de A12 en daarnaast de inzet van € 15 miljoen voor aanvullende geluidmaatregelen op andere delen van het tracé, zoals wijken als Kanaleneiland en Hoograven. En het effect van het project op de luchtkwaliteit is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030 na realisatie sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit door maatregelen.
	2	De ring producerd fijnstof, daar gaan mensen dood aan terwille van die geweldige "bereikbaarheid", zijn mensen gedwongen de fijnstof in te ademen. Niet de bestuurders en niet de beleidsbepalers. Die zullen er wel voor zorgen dat hun woning zich op veilige afstand van hun eigen maatsel bevindt, zij kennen per slot van rekening als geen ander alle kwalijke gevolgen ervan. Nee, zoals gewoonlijk zijn mensen met een laag inkomen de dupe. Zij zijn nu eenmaal aangewezen op de goedkoopste woningen. En laten die zich nou toevallig net in de onmiddellijke nabijheid van de ring bevinden! Dit zal de mensen niet verbinden, maar juist van elkaar vervreemden. U moet de ring niet verbreden maar afbouwen.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Er is geen sprake van het neerleggen van de effecten van een betere bereikbaarheid bij mensen met een laag inkomen. Zoals in het milieueffectrapport is aangetoond, wordt de bereikbaarheid van de stad Utrecht ten gevolge van het project beter. Voor geluid zal de situatie na realisatie van het project fors verbeteren door onder andere de extra saneringsopgave van 5 dB voor de A12 en daarnaast de inzet van € 15 miljoen voor aanvullende geluidmaatregelen op andere delen van het tracé, zoals wijken als Kanaleneiland en Hoograven. En het effect van het project op de luchtkwaliteit is gering en voldoet ruim aan de Europese normen.

			Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030 na realisatie sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit door maatregelen.
	3	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.
	9	En het kan u niet ontgaan zijn: Sjoemeldiesels vervuilen veel meer dan tot nu toe gedacht. Moderne dieselauto's en vrachtauto's stoten meer stikstofdioxide uit dan de normen toestaan. Het wegverkeer is dus nog veel schadelijker voor de natuur en de mens door stikstofdepositie dan we al wisten. Reden temeer om het verkeersvolume extra terug te dringen in plaats van nog meer te faciliteren. Geen verbreding van de Ring dus. Eerst moet u de naam Natura 2000 waar maken.	De recent in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.
	12	Zijn er in het ontwerp maatregelen onderzocht en begroot om de nieuwe extra fijnstof te binden?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.
ZWE-00482	2	Ik vrees toename van geluidbelasting als gevolg van de uitbreiding van de A27 met extra rijstroken. Deze vrees wordt versterkt doordat het huidige geluidscherm ter hoogte van de bedrijven aan Zwarte Woud wordt verwijderd en hier niets voor terug komt. Alsnog plaatsen van een geluidscherm heeft als bijkomend voordeel dat er geen direct zicht op de snelweg ontstaat. Een met klimop begroeid scherm is esthetisch heel wat verantwoordder dan het asfalt van een snelweg.	In het ontwerp-tracébesluit komt het geluidscherm dat in de huidige situatie op de rand van de verdiepte ligging staat te vervallen. Uit de afweging van de doelmatige maatregelen is gebleken dat het terugplaatsen van dit scherm onvoldoende extra geluidreductie oplevert bij de achterliggende woningen en daardoor niet doelmatig is. Dit heeft in het ontwerp-tracébesluit geresulteerd tot een maatregelenpakket waarmee er bij 3 woningen nog een overschrijding optrad van de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan van maximaal 1 dB. Zonder het geluidscherm langs de rijksweg zal tussen de bedrijfsgebouwen Woudstede en Arboned een gat in de afscherming ontstaan, waarvan door de insprekers wordt opgemerkt dat er veel geluid doorheen zal komen. Aangezien de hoge kantoorgebouwen aan weerszijden zorgen voor een goede afscherming, zou het gat inderdaad kunnen worden ervaren als een opvallende bron van geluid. Uit een aanvullende afweging is gebleken dat een scherm van 6 meter hoog, dat tussen de bestaande bedrijfsgebouwen kan worden geplaatst, doelmatig is. De resterende overschrijdingen kunnen daarmee worden weggenomen en het geluid uit het gat tussen de gebouwen zal als minder hinderlijk worden ervaren. Dit betekent dat het tracébesluit hierop is aangepast. In het Landschapsplan is aangegeven dat schermen op deze locatie een groene uitstraling zullen krijgen.
	8	Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.

	9	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
	10	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren er tegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af	Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidssanering voor de A12 is onderdeel van het project ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.
ZWE-00483	10	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.
	13	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.
ZWE-00484	2	Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het	De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van

	gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.	watgangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.
5	Volgens het deelrapport lucht bevat het rekenmodel zoveel mogelijk emissies van praktijktesten. Een medewerker van RWS vertelde ons op de informatieavond van 17 mei dat er nog veel factoren van TNO-rollenbanktesten werden gebruikt in het luchtmodel, onder andere in de basisonderzoekgegevens van de Emissieregistratie. Zijn dit volgens de Minister ook praktijktesten?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.
9	Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
12	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
15	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan EHS-compensatie (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van EHS zal plaatsvinden. In het tracébesluit is aangegeven hoeveel oppervlakte EHS hier gecompenseerd zal worden.

	16	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.
ZWE-00485	2	Normoverschrijdingen zijn volgens de MER niet te verwachten. Wel nemen de totale emissies volgens de effectanalyse (paragraaf 8.3) in totaal met tegen 4% toe (OTB tov autonoom). Uit tabel 8.4 blijkt echter dat voor elk deelgebied de percentages veel hoger liggen. Hoe kan dan de stijging in het totale plangebied op minder dan 4% uitkomen? Hoeveel bedragen de toenames van het OTB ten opzichte van de huidige situatie? Waarschijnlijk worden de modellen net zo lang bewerkt totdat de juiste uitkomsten eruit komen, en, als de snelweg er dan ligt en de uitstoot blijkt in de praktijk veel hoger te liggen, is het leed al geleden.	De aangehaalde tabel 8.4 geeft aan dat de emissies per deelgebied stijgen met 4 tot 8%. Het juridisch voorgeschreven studiegebied voor luchtkwaliteit, vanaf de voorafgaande tot en met de eerstvolgende aansluiting op de wegaanpassing, is echter groter dan het totaal van de vier deelgebieden (het plangebied). In het studiegebied buiten het plangebied is de toename van de emissie veel geringer, waardoor de toename in het gehele studiegebied kleiner is dan 4%. In hoofdstuk 8 van het milieueffectrapport worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030, na realisatie van het project, sprake van een afname. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Na realisatie van het project (2026) zal door de jaarlijkse monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) getoetst worden aan de dan geldende normen. Indien de dan geldende normen worden overschreden zullen extra maatregelen worden genomen.
	6	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.	Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermde Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit. Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl .
ZWE-00486	6	Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.
ZWE-00488	1	Ons huis heeft een berekende geluidswaarde van 63db en zal na de aanpassingen aan de weg op 61db blijven steken. Wij hebben 10 jaar meegepraat over de veranderingen rond het knooppunt Lunetten en actief meegewerkt. Wij zijn behoorlijk teleurgesteld dat met onze situatie geen rekening is gehouden. Ook de hoeveelheid fijnstof is alarmerend te noemen en ook daar worden geen aanpassingen voor gedaan.	In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 geluid, wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op het gebied rond de Koppeldijk en de Waijensdijk. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit. In hoofdstuk 8 van de milieu-effectrapportage worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de

		Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een afname van concentratiewaarden na realisatie, vanwege de afname van de achtergrondconcentraties. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. De Europese bronmaatregelen zijn momenteel het meest kosteneffectief om de luchtkwaliteit te verbeteren. Om het wagenpark de komende jaren schoner te krijgen wordt het gebruik van minder milieubelastende brandstoffen zoals waterstof en de verdere ontwikkeling van elektrische voertuigen gestimuleerd. Zie voor meer informatie over het projecteffect het algemene deel luchtkwaliteit.
	3	Ja. Onze belangen zijn volstrekt buiten beschouwing gebleven, er is op geen enkele wijze rekening gehouden met onze situatie en die van onze burens. Ons is uitgelegd dat het een financiële achtergrond heeft, te weinig mensen dus te weinig geld om iets te doen, maar het is voor ons niet te begrijpen dat wij zo behandeld worden.
		In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de procedures van de Wet milieubeheer ten aanzien van geluidhinder en de afweging van doelmatige geluidmaatregelen. Op www.provincie-utrecht.nl/bwmringutrecht vindt u informatie over het definitieve bovenwettelijke maatregelenpakket.
ZWE-00489	2	De voorgestelde oplossing leidt tot meer geluidsoverlast bij onze woning. Uit de modelberekeningen blijkt dat de geluidsdruk bij onze woning door het plan toeneemt met 2 dB tot 60dB. De huidige waarde voor onze woning is 55,4 dB op 1,5 meter hoogte en 58 dB op 4,5 meter hoogte (rapportage door onafhankelijk deskundige namens Rijkswaterstaat 2012); in de plannen worden hiervoor onjuiste gegevens vermeld (58 dB respectievelijk 60 dB).
		In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de aanvullende inpassingsmaatregelen die in het tracébesluit worden getroffen, die tevens een positief effect op de geluidssituatie in Amelissewaard hebben. Uit bijlage 9e van het deelrapport Geluid - specifiek blijkt dat de geluidbelastingen bij uw woning op de begane grond en de verdieping met het project Ring Utrecht 58 resp. 60 dB bedragen. Dat is net zo hoog als de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. De door u genoemde berekende geluidbelastingen zijn afkomstig uit een eerder project van Rijkswaterstaat, het tracébesluit A27 Lunetten-Rijnseweerd. Deze geluidbelastingen zijn gebaseerd op de huidige ligging van de A27 en andere verkeersprognoses dan nu in het project Ring Utrecht is gehanteerd. Vandaar dat de in 2012 berekende geluidbelastingen lager zijn.
	5	De uitvoering van het plan zal leiden tot grote overlast bij ons huis: a. Bouwwerkzaamheden, grondtransport, heiverkzaamheden etc. zullen vele jaren bij de directe omgeving van onze woning plaatsvinden; b. Bovendien zullen bestaande voorzieningen (geluidswering, luchtschermen) langere tijd ontbreken, zonder dat hieraan in het plan eisen aan zijn gesteld; c. Het verkeer op de A27 zal vele jaren last hebben van en te maken hebben met verkeersmaatregelen, waardoor er meer file ontstaat op het wegdeel naast ons huis; d. De onderdoorgang van het viaduct over de Krommerijn zal beperkt gebruikt kunnen worden, waarbij niet uitgesloten wordt dat de onderdoorgang voor langere tijd geheel dicht gaat. Deze onderdoorgang is de belangrijkste toegangsweg tot ons perceel. Bereikbaarheid van het openbaar vervoer (buslijn 12, toekomstige sneltram), winkels en werklocatie (richting stad) worden er ernstig door belemmerd, evenals onze bereikbaarheid voor hulpdiensten, leveranciers en gasten/visite. Bovendien levert dat mogelijk extra verkeersgevaarlijkse omstandigheden op voor ons kinderen; e. Een belangrijk deel van de nuts- en telecommunicatievoorzieningen voor ons perceel loopt onder de A27 door of er dicht langs. Deze voorzieningen zijn op leeftijd en kwetsbaar en er is geen redundantie. Wij vrezen dat er tijdens de bouw schade aan deze voorzieningen kan ontstaan, waardoor levering aan ons perceel ernstig verstoord kan worden. Indien toch besloten wordt tot uitvoering van het plan, leidt dit tot de hierboven beschreven nadelen voor ons. Een direct gevolg hiervan zal zijn dat het woongenot van onze woning afneemt. Dit zal ook gevolgen hebben voor de verkoopwaarde van ons huis. Bovendien zal deze verkoopwaarde gedurende de gehele bouwperiode extra sterk onder druk staan, omdat in de directe nabijheid van ons huis gebouwd gaat worden en omdat de uitvoering van het plan een zeer hoog risicoprofiel heeft, zoals vertraging door het lekken van de folie van de bak bij Amelissewaard.
		Er bestaat een kans dat door werkzaamheden aan de Ring Utrecht schade ontstaat aan eigendommen van derden. Aan de hand van de voorgenomen werkzaamheden wordt een invloedsgebied in kaart gebracht. Binnen dit gebied worden – vóór aanvang van de werkzaamheden – bouwkundige vooropnamen uitgevoerd aan objecten, installaties of landbouwgronden. De vooropnamerapporten worden aan de eigenaren verstrekt en gebruikt om te beoordelen of er een verband bestaat tussen schade en de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Aangewezen objecten, installaties of landbouwgronden zullen worden gemonitord tijdens de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Indien er volgens een benadeelde schade is ontstaan als gevolg van de werkzaamheden dan kan deze een verzoek om schadevergoeding indienen. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewaard). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder). Kabels en leidingen zijn een belangrijk onderdeel in de realisatiefase. Samen met de exploitanten wordt bekeken of een kabel/leiding verlegd of verplaatst moet worden als gevolg van de werkzaamheden. Een zorgvuldige werkwijze voor het aspect kabels en leidingen is een belangrijke eis voor de aannemer. Uw zorgpunt wordt meegenomen in het nog op te stellen plan van aanpak kabels en leidingen.
ZWE-00490	3	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stressfactor voor Amelissewaard, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.
		Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het

			<p>bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
	13	<p>Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.</p>	<p>De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p> <p>Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>
ZWE-00491	4	<p>Waar geluid van een spoorweg kan reflecteren tegen geluidsschermen, die u in dit plan plaatst, moet u die reflectie betrekken in de berekeningen. Dat heeft u niet overal correct gedaan en derhalve moet u dat rechtzetten.</p>	<p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidsscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West.</p> <p>De bouw van het 7 meter hoge geluidsscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidsscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog “bovenwettelijk geluidsscherm” geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd.</p> <p>Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidsscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>
	7	<p>Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.</p>	<p>De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke</p>

			<p>meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.</p>
	11	<p>Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>
ZWE-00492	2	<p>1. Een groot punt van zorg vormt bij ons de toenemende geluidsbelasting, die stress veroorzaakt en daardoor de gezondheid schaadt. Reeds op dit moment ervaren onze leden de aanwezigheid van knooppunt Rijnsweerd als zeer hinderlijk en er bestaat weinig vertrouwen in verbetering, aangezien het verdwijnen van de Varkensboog teniet wordt gedaan door nieuw asfalt, de hoge geluid reducerende boomsingels worden gekapt en de compenserende geluidsschermen een minimale uitvoering krijgen met een hoogte van slechts 2 meter.</p>	<p>De geluidbelastingen die zijn bepaald zijn opgenomen in bijlage 9e van het Deelrapport geluid - Specifiek van het ontwerp-tracébesluit Ring Utrecht. Langs de A27 wordt een geluidsscherm van 2 meter geplaatst. Bovendien zal het knooppunt Rijnsweerd sterk worden aangepast: de drukke Varkensboog in de nabijheid van uw complex wordt vervangen door nieuwe kruisingen op grotere afstand. In de nieuwe situatie met het project Utrecht worden nieuwe verbindingswegen aangelegd. Met de voorgestelde maatregelen zal de geluidbelasting sterk afnemen, op een aantal locaties met 5 dB of meer. Ook het veiligheidsscherm (met akoestische werking) langs verbindingsoog van de A27 vanuit de richting Hilversum naar de A28 richting Amersfoort draagt bij aan een reductie van het geluidniveau.</p> <p>Ter hoogte van de Oostbroekselaan was bovendien ten tijde van het opstellen van de Nota van Antwoord bij het tracébesluit Ring Utrecht in het voorlopige pakket een bovenwettelijke maatregel voorzien. Deze aanvullende maatregelen worden getroffen om de geluidbelasting verder te verlagen, maar maken geen deel uit van het tracébesluit. Er is voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen. In het voorlopige pakket is voor de Oostbroekselaan een bovenwettelijke maatregel voorzien: het gedeeltelijk verhogen van het wettelijke scherm van 2 meter naar 3 meter en het plaatsen van een nieuw scherm ten zuiden daarvan. Op de website van de provincie kunt u zien of deze bovenwettelijke maatregel onveranderd is overgenomen in het definitieve pakket, zie http://www.provincie-utrecht.nl/bwmringutrecht. Met deze maatregelen wordt de geluidbelasting nog verder omlaag gebracht.</p>
	3	<p>2. De aanslag op de luchtkwaliteit, in de vorm van roetdeeltjes en fijnstof en de invloed hiervan op de luchtwegen, de voedingsgewassen en daarmee de volksgezondheid van onze leden, geeft veel onrust en onzekerheid. De luchtkwaliteit in Utrecht voldoet momenteel al niet aan internationale normen en de extra rijstroken op de A27 zullen nog extra verkeer aantrekken (meer capaciteit heeft een aanzuigende werking). Momenteel ondervinden wij al veel last van roetdeeltjes, die neerdalen op en zich hechten aan onze gewassen en dit zal naar verwachting niet verbeteren door de aanzuigende werking van de verbreding van de A27.</p>	<p>In de NSL monitoringstool zijn de toetspunten, de locaties vanaf de weg waar aan de luchtnormen wordt voldaan, te zien. De toetspunten ter hoogte van de volkstuinten, liggen aan de rand van de volkstuinten aan de wegzijde. Hierdoor wordt worst case getoetst.</p> <p>Uit het MER (zie hoofdstuk 8) blijkt dat alle gevoelige bestemmingen binnen het studiegebied, waaronder ook de volkstuinten, een toe- of afname hebben van de concentratie stikstofdioxide van minder dan 1,2 µg/m3 en van fijnstof PM10 van minder dan 0,4 µg/m3. Het effect van het project is daarmee gering en voldoet ruim aan de Europese normen.</p> <p>Daarnaast zorgen de Europese maatregelen zoals de voortdurende aanscherping van de Europese emissie eisen ervoor dat nieuwe personenauto's en vrachtauto's schoner zijn dan oudere voertuigen.</p> <p>Ten opzichte van de huidige situatie is dan ook sprake van een afname van concentratiewaarden na realisatie van het project. De verontreiniging van groenten, fruit, of tuinen zal na realisatie van het project daardoor lager zijn dan in de huidige situatie. Overigens zijn de concentratie stikstofdioxide en fijnstof in de huidige situatie niet zodanig dat deze belemmerend zijn voor een fysieke activiteit als tuinieren.</p>
	4	<p>3. De luchtvervuiling van het verkeer bestaat uit roet, fijnstof, NOx, bandenslijtage, remslijpsel en asfaltslijtage. Roet is carcinogeen, bestaat uit kleine vettige kleverige sliertjes, en slaat direct neer</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p>

	<p>in een strook van enkele honderden meters links en rechts van de autoweg. Onze leden verbouwen gewassen voor eigen consumptie, net als de kinderen van de schooltuin. Met een verder toenemende luchtverontreiniging worden de risico's voor de volksgezondheid bij consumptie van gewassen uit eigen tuin aanzienlijk vergroot. De aangekondigde maatregelen om onze tuinen te beschermen, in de vorm van jonge boomaanplant en een geluidsscherm van slechts 2 meter, tegen de schadelijke invloed van roet en fijnstof zijn volstrekt onvoldoende.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>In hoofdstuk 8 van de milieu-effectrapportage worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Alle gevoelige bestemmingen binnen het studiegebied hebben een toe- of afname van de concentratie stikstofdioxide van minder dan 1,2 µg/m3 en een toe- of afname van de concentratie fijn stof van minder dan 0,4 µg/m3. Het effect van het project is daarmee gering en voldoet ruim aan de normen. Nu bijna overal in Nederland de Europese normen worden gehaald wordt het landelijk beleid meer gericht op maximale gezondheidswinst. De Europese bronmaatregelen zijn momenteel het meest kosteneffectief om de luchtkwaliteit te verbeteren.</p> <p>Het probleem van stof- en roetneerslag op volkstuinten langs snelwegen is een generiek probleem wat ook in de huidige situatie aan de orde is. Het project leidt niet tot een vergroting van dit probleem.</p>
5	<p>4. Het geluidsscherm langs het volkstuintencomplex ATV Stadion zou volgens het ontwerp 2 meter hoog worden. Dit is bij een weg die 10 meter breed en 12 meter hoog wordt te laag. Weliswaar zal het geluid direct achter het scherm gereduceerd worden, maar het lage scherm zal iets verderop in ons tuinenpark geen geluid reducerend effect meer hebben. Geluidhinder veroorzaakt stress en tast de gezondheid fysiek en geestelijk ernstig aan. De geluidsschermen moeten overal op zijn minst 4 meter hoog zijn om enig effect te hebben en de geluidsbelasting flink te verlagen. Om geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken te voorkomen moet het scherm worden voorzien van 100 procent geluidsabsorberende materialen.</p>	<p>Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat met het maatregelenpakket zoals dat is opgenomen in het traceébesluit in Rijnsweerd en de wijken daarachter kan worden voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer. In het hoofdstuk Geluid van de Nota van Antwoord wordt nader ingegaan op de vragen en opmerkingen die in de zienswijzen zijn gesteld ten aanzien van de geluidssituatie in Rijnsweerd.</p>
6	<p>5. Wij tekenen daarbij aan dat de EU regelgeving voor de blootstelling ook getoetst moet worden voor de mensen op de tuin. Het toepasbaarheidbeginsel gaat ervan uit dat alleen daar met blootstelling gerekend wordt waar mensen lang verblijven. Het is niet terecht om te doen of mensen in de volkstuin daar kort verblijven. Want op onze volkstuin zijn veel mensen die er de hele dag zijn, en ook nog vaak inspannend werk doen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Onderdeel van het NSL is de jaarlijkse monitoring. Als onderdeel van de monitoring worden jaarlijks met de monitoringstool berekeningen uitgevoerd van de concentraties in het achterliggende kalenderjaar en van de prognosejaren van het NSL (2015, 2020 en 2030). Metingen zeggen alleen iets over de huidige situatie en niet over een toekomstig effect. Indien uit de monitoring blijkt dat de geplande of getroffen maatregelen niet voldoende effectief zijn, zullen er binnen het NSL extra maatregelen worden genomen om de (dreigende) normoverschrijdingen weg te nemen. In de NSL monitoring worden de concentraties fijn stof en stikstofdioxide in kaart gebracht op basis van modelberekeningen en metingen. De luchtkwaliteit in Nederland wordt continu gemeten met het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML) door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Voor een overzicht van de meetpunten zie www.rivm.nl/lml. Modelberekeningen zorgen voor een geografisch meer gedetailleerd en beter dekkend totaalbeeld van de luchtkwaliteit dan mogelijk is op basis van alleen metingen op een beperkt aantal meetlocaties. De metingen vormen een essentiële basis voor de ijking van modelberekeningen. Het RIVM stelt jaarlijks een rapportage op met de resultaten van de monitoring. Deze rapportages zijn in november/december openbaar. De rapportages van de jaarlijkse monitoring zijn te vinden op www.nsl-monitoring.nl.</p> <p>Het project is opgenomen in het landelijk luchtprogramma Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Elk jaar vindt een monitoring van het NSL plaats. In de NSL monitoring worden de concentraties fijn stof en stikstofdioxide voor verschillende jaren in kaart gebracht op basis van modelberekeningen en metingen. De NSL monitoring is openbaar en te vinden op www.nsl-monitoring.nl. In de NSL monitoringstool zijn ook de toetspunten, de locaties vanaf de weg waar aan de luchtnormen moet worden voldaan, te zien. In de monitoringstool is te zien dat de toetspunten ter hoogte van de volkstuinten aan de rand van de volkstuinten liggen aan de wegzijde. Ofwel ter hoogte van volkstuinten waar mensen verblijven wordt ook getoetst aan de luchtnormen.</p>
7	<p>6. De herstructurering van knooppunt Rijnsweerd gaat ten koste van een weliswaar smalle maar lange strook stedelijk groen met bijbehorende flora en fauna. Het leefgebied voor flora en fauna en</p>	<p>De aanpassing van Knooppunt Rijnsweerd maakt het ook mogelijk om volkstuinten te compenseren aan de zuidzijde van het volkstuintencomplex. Dit is in de periode tussen het ontwerp-tracébesluit</p>

	de kansen voor Natuurlijk Tuinieren worden op deze wijze in onze directe leefomgeving, binnen de stedelijke ring fors gereduceerd.	en tracébesluit met u en ook de gemeente Utrecht besproken. Een nadere toelichting vindt u in de Nota van Wijziging.
8	7. Het Ecologisch onderzoek in het OTB is onvoldoende. De toelichting in het OTB, het landschapsplan en bijlage 5 Natuur gaan slechts oppervlakkig in op de aanwezige natuurwaarden waardoor ook de effectbeschrijving en de compenserende en mitigerende maatregelen ontbreken of onvoldoende zijn beschreven. De beschrijvingen komen zeer grofmazig over, waarbij de aanwezige waarden in de bijzondere (stads)natuurgebieden als ATV Stadion/Bloeyendael ten onrechte niet beschouwd worden. Het is ook onduidelijk waar, hoe en wanneer de veldonderzoeken in het OTB zijn uitgevoerd. Er wordt niet nader gespecificeerd welke bronnen (inventarisatierapporten) zijn geraadpleegd. Het is daardoor niet te achterhalen of de onderzoeken, effectbeoordeling en maatregelbepaling goed zijn uitgevoerd. Gezien de resultaten hebben we daar twijfels bij. Duidelijk is dat er leemten in kennis en onzekerheden in de plannen zijn.	Park Bloeyendael is wel degelijk onderzocht. Dit park is onder meer genoemd op p38 en in tabel 4.4 op p43 van het deelrapport natuur. In bijlage 2 bij het deelrapport natuur is de gehanteerde methodiek beschreven. In bijlage 4 van dit rapport zijn ook waarnemingen van zwaarder beschermde soorten terug te vinden binnen stadsnatuurgebieden zoals Park Bloeyendael. Omwille van de leesbaarheid van de kaarten zijn waarnemingen van licht beschermde soorten (tabel 1 Flora- en faunawet) en Rode en Oranje lijst soorten overigens niet opgenomen, maar met deze soorten wordt wel zo veel mogelijk rekening gehouden. Deze soorten zijn wel genoemd in tabelvorm.
9	8. Zo is bekend dat de Voorveldse Polder, aan de overkant van de Biltse straatweg, jacht -en verblijfgebied is van diverse soorten vleermuizen. Hier worden regelmatig vleermuisexcursies georganiseerd. Ook in natuurpark Bloeyendael zijn diverse soorten (bewezen) aanwezig. In het OTB zijn alleen de tellingen ter plekke van viaduct Biltse Straatweg vermeld. Vleermuisaanwezigheid of vleermuisroutes bij de te kappen bomen (met name in de strook op het talud van de A27) bij ATV Stadion zijn met een batdetector feitelijk geconstateerd. Het is noodzakelijk dit beter te onderzoeken.	In 2012 is gedetailleerd onderzoek gedaan naar beschermde soorten, waaronder vleermuizen. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Vleermuisonderzoek is uitgevoerd volgens het vleermuisprotocol. Het is bekend dat in de Voorveldse Polder en in park Bloeyendael veel vleermuizen voorkomen en dat hier door de gemeente ook vleermuiskasten zijn opgehangen. Slechts een klein deel van het totaal aan aaneengesloten beschikbaar foerageergebied voor vleermuizen in deze gebieden valt echter binnen het plangebied. Aansluitend op het vleermuisonderzoek bij de Biltse Straatweg en de Biltse Rading is ook gekeken naar foeragerende vleermuizen langs de begroeiing langs de A27. Daarbij zijn met name enkele gewone dwergvleermuizen foeragerend waargenomen langs de begroeiing en voornamelijk boven de watergang die onderlangs het talud van de A27 loopt. Omdat er voor vleermuizen een doorgaande verbinding via diverse groenstructuren in de Voorveldse Polder, het terrein van ATV Stadion en Park Bloeyendael aanwezig blijft en hier ook voldoende foerageergebied voor de aanwezige vleermuissoorten aanwezig blijft, is geoordeeld dat geen verlies aan essentieel leefgebied optreedt. Dat wil niet zeggen dat er geen foerageergebied van vleermuizen (tijdelijk) verloren gaat, maar dat de functionaliteit van de elders gelegen vaste rust- en verblijfplaatsen niet in het geding komt. Omdat dit niet leidt tot een overtreding van de verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet, is dit niet expliciet opgenomen in het ontwerp-tracébesluit. Mede door het (tijdelijk) verlies aan foerageergebied van vleermuizen als gevolg van de werkzaamheden scoort het aspect oppervlakteverlies op beschermde soorten in dit deelgebied negatief (-) in de milieu-effectrapportage.
10	9. Aanwezige (beschermde) soorten kunnen zich via water, land en lucht moeiteloos tussen park Bloeyendael en ATV-Stadion verplaatsen. En doen dat ook: vogels (een aantal standvogels en doortrekkers, minder courante soorten zoals slechtvalk, ijsvogel, sperwer, goudvink, bladkoning, etc), kikkers, kleine modderkruiper, kleine watersalamanders, ringslangen, vlieders (oa. gehakelde aurelia's, oranjepip) libellen en zoogdieren (oa. boommarter, rode eekhoorn, egel, bunzing, dwergmuis, muskusrat, vleermuizen, wezel). Ook zijn er vele (beschermde) inheemse paddenstoelen, mossen en planten die in beide gebieden voorkomen. Deze soorten worden ten onrechte niet genoemd in het OTB. Over de natuurwaarde van de vele te kappen bomen en van het gedeelte te amoveren ATV complex is verder niets vermeld.	De aanwezigheid van (belangrijke) natuurwaarden in de gebieden Park Bloeyendael en ATV Stadion wordt niet ontkend. In het kader van het tracébesluit wordt echter met name gekeken naar de uitvoerbaarheid van het plan in het licht van de wet- en regelgeving voor natuur. In dat kader is het van belang of vaste rust- en verblijfplaatsen van zwaarder beschermde soorten (soorten van tabel 2 en/of 3 Flora- en faunawet of vogels met een jaarrond beschermde nestplaats worden aangetast. Veel van de genoemde soorten zijn niet of slechts algemeen beschermd (tabel 1 Flora- en faunawet) waardoor de verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet niet van toepassing zijn. Voor de zwaarder beschermde soorten geldt dat er geen vaste rust- of verblijfplaatsen zijn aangetroffen of dat een ontheffing voor aanwezige groei-/of vaste rust- en verblijfplaatsen wordt aangevraagd waarmee het tracébesluit uitvoerbaar is in het licht van de Flora- en faunawet. Dat desalniettemin sprake is van verlies aan leefgebied van (beschermde) soorten wordt niet betwist. Mede daardoor scoort het aspect oppervlakteverlies op beschermde soorten in dit deelgebied negatief (-) in de milieu-effectrapportage.
12	11. Dit alles overziend vrezen wij dat de invloed van het OTB op het tuinenpark van ATV Stadion en het aangrenzende Park Bloeyendael omvangrijk, ingrijpend en onherstelbaar zal zijn voor de leefbaarheid en de beleving van onze omgeving. Door verbreding van de Ring zal de verkeersdruk naar verwachting snel gaan toenemen, wat meer luchtvervuiling en geluidbelasting veroorzaakt, terwijl de inpassing van de verbreding ten koste gaat van recreatie, natuur, ecologie en de leefkwaliteit.	Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.

	<p>12. Wij concluderen dat de geformuleerde doelstelling en het streefbeeld, voor ATV Stadion zowel kwantitatief als kwalitatief in meerdere opzichten niet wordt bereikt.</p>	<p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoelage gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van de ecologische hoofdstructuur (EHS), als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat, de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het milieu-effectrapport tweede fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigend stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Er is tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit overleg gevoerd met het bestuur van ATV stadion, AVVN en de gemeente, om voor deze locatie tot een goede oplossing te komen. Een aantal aanpassingen is doorgevoerd in de plannen, deze wijzigingen zijn beschreven in de Nota van Wijziging bij het tracébesluit. De aantasting van volkstuinen aan de oostrand is niet voorkomen, maar er zijn afspraken gemaakt over de inpassing langs deze strook. Ook is de watergang in de zuidrand naar een andere locatie gebracht, om hier grond vrij te spelen waarop volkstuinen teruggebracht kunnen worden. Het is aan de gemeente Utrecht als grondeigenaar om deze strook (in samenspraak met de vereniging) in te richten.</p>
13	<p>HET NUT EN DE NOODZAAK VAN EEN NIEUWE AANSLUITING VAN DE A27-A28 VANUIT HILVERSUM NAAR AMERSFOORT ONTBREEKT IN HET OTB. DE VERBINDING HILVERSUM-AMERSFOORT WORDT NERGENS ALS KNELPUNT AANGEMERKT. ER WORDT GEEN ONDERBOUWING GEGEVEN VOOR HET AANBRENGEN VAN EEN NIEUWE VERKEERSBOOG VAN HILVERSUM RICHTING AMERSFOORT.</p> <p>13. Het OTB heeft primair ten doel de dagelijkse verkeersproblemen tussen de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd en bij de Varkensboog op te lossen.</p> <p>14. Bij de noodzaak van deze aanpassingen kunnen op zich al vraagtekens worden geplaatst, gezien recente verkeersprognoses voor de komende decennia (CPB en TU Delft), die wijzen op een lagere mobiliteit en een groeiende inzet van alternatieve vervoermiddelen. Als de maximum snelheid wordt teruggebracht naar 80 km/h ontstaat er geen filevorming, voldoen de kleinere boogstralen nog, en hoeft er niet verbouwd te worden. Als er dan meer Openbaar vervoer wordt aangeboden en fiets- en wandelwegen worden aangelegd (andere verkeersmodaliteiten), geeft dat nog meer ruimte op de weg, worden lucht en milieu niet verder aangetast, en worden de kosten aanzienlijk beperkt.</p> <p>15. Ook achten wij het noodzakelijk van de Nota Mobiliteit af te wijken, en van de opvolger daarvan de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Wij vinden dat de streefwaarden voor de gemiddelde reistijd in de spits niet geschikt zijn voor de A27/A12 Ring Utrecht, want daardoor ontstaan onevenredig veel negatieve effecten voor de omgeving, in het bijzonder bij ons tuincomplex. Ingevolge artikel 1:3 van de Algemene wet bestuursrecht, staat beroep tegen de</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen)</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (2.2.1 verkeersprognoses en 2.2.2 gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>In artikel 1 van het tracébesluit is aangegeven dat alle herkomst-bestemmingsrelaties in het knooppunt gehandhaafd blijven. In hoofdstuk 3 van de toelichting op het ontwerp-tracébesluit vindt u een nadere beschrijving van het ontwerp van knooppunt Rijnsweerd, inclusief de</p>

<p>Nota Mobiliteit niet open. Maar nu er daadwerkelijk wordt overgegaan tot het implementeren van dit beleid, is het moment gekomen om dit aan u voor te leggen.</p> <p>16. Voorts vragen wij ons sterk af of er voldoende rekening is gehouden met effecten vanuit de gedragskant en technologische ontwikkelingen. Recente lessen vanuit de A4 en de Velsertunnel ondersteunen deze twijfel. De VerkeersInformatieDienst (VID) stelt dat de opdeling van de A4 in Leiden in een hoofd- en parallelbaan de doorstroming geen goed heeft gedaan. Daarnaast is het verwachte verkeersinfarct door de afsluiting van de Velsertunnel (renovatie) uitgebleven omdat veel weggebruikers hun gedrag hebben aangepast. Het nieuwe werken, dynamische reisinformatie met rijadviezen op maat, ook voor keuzereizigers die per reis afwegen of openbaar vervoer, de fiets of de auto meerwaarde heeft - u stelt dat 65% van het verkeer regionaal is - zijn ontwikkelingen die voor 2030 effect hebben. Het door de minister gepromote 'living lab' voor zelfrijdende auto's in de toekomst kan daar nog eens bij opgeteld worden.</p> <p>17. Voor de langere termijn zou de verbreding van de Ring Utrecht daarmee niet noodzakelijk zijn. Voor de kortere en middellange termijn zal de uitbreiding veel onnodige en onherstelbare schade aanrichten. Een heroverweging van nut en noodzaak lijkt hiermee op zijn plaats. Bij twijfel over een voornemen geldt het voorzorgsprincipe, en dat houdt in 'niet doen'.</p> <p>18. Zoemen we specifiek in op de verbinding A27 – A28 van Hilversum naar Amersfoort dan wordt de bestaande aansluiting nergens expliciet als knelpunt aangemerkt en in het OTB wordt ook geen enkele poging gedaan een verdiepte aanpassing van de bestaande aansluiting te rechtvaardigen;</p> <p>19. De noodzaak voor de alhier gekozen infrastructurele aanpassingen, in de vorm van een nieuwe boog onder het knooppunt Rijnsweerd door, wordt door ons dan ook zeer in twijfel getrokken;</p> <p>20. Het mag duidelijk zijn dat daarmee de noodzaak voor de ingrepen op het terrein van ATV Stadion en in Park Bloeyendaal in onze ogen onnodig zijn.</p> <p>21. In het verlengde daarvan is er ons inziens een goed alternatief voor de aanpassing van het knooppunt Rijnsweerd, dat het complex van ATV-Stadion spaart en veel goedkoper is.</p>	<p>verbindingsboog van de A27 vanuit Hilversum naar de A28 richting Amersfoort. In de 'achtergrondnotitie varianten knooppunt Rijnsweerd' (ikgaverder.nl, 2014) wordt de keuze voor de variant van knooppunt Rijnsweerd nader onderbouwd.</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerptractébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Het gedrag van (auto)mobilisten zoals gerapporteerd door het OViN (Onderzoek Verplaatsingsgedrag in Nederland) heeft de basis gevormd voor de modelparameters in het NRM. Er is tevens een onafhankelijke audit geweest op het NRM waarin het TNO concludeert dat het NRM geschikt is voor dit doel. Zie bijlage A van deelrapport verkeer.</p>
<p>14 Analyse en alternatief</p> <p>22. Het grootste knelpunt op het knooppunt Rijnsweerd is het verkeer van de A28 vanuit Amersfoort dat over de Varkensboog rijdt en vervolgens intact op de A27. Om dit knelpunt weg te nemen vervalt in het OTB de Varkensboog en wordt deze vervangen door ongelijkvloerse kruisingen met de A27 en zuidelijker gelegen intakkingen op de A27 met meer lengte in de weefvakken. Ook worden rijbanen gescheiden. Hiermee worden zonder twijfel capaciteitsproblemen op en rond het knooppunt opgelost.</p> <p>23. Voor het verkeer over de A27 vanuit Hilversum/Utrecht-Noord dat over de A28 richting Amersfoort gaat, wordt in het OTB een nieuwe diagonaal gelegen verdiepte boog onder het knooppunt Rijnsweerd gelegd. Het is onduidelijk welk verkeersprobleem hiermee wordt opgelost. Bovendien wordt in de noordwest-hoek van het knooppunt een trompet-aansluiting gemaakt, waarvan de aansluiting op de A28/verbinding Waterlinieweg/Utrecht Centrum met verkeerslichten wordt geregeld. Een oplossing die de doorstroming van en naar Waterlinieweg / Utrecht Centrum niet ten goede komt.</p> <p>24. Er is een goed alternatief voor de (kostbare) diagonale verdiepte boog. In de huidige situatie wordt het verkeer in zuidelijke richting over de A27 richting A28 Amersfoort over een klaverbladboog in de zuidwesthoek van het knooppunt Rijnsweerd geleid. Op deze boog staan in de praktijk nooit files. Dit wordt bevestigd door de probleemomschrijving en bijbehorende figuur (deelrapport verkeer, pagina 62 en 76).</p> <p>Ook voor de ongewijzigde situatie 2030 worden op deze boog zelf geen problemen voorzien. Wel op aansluitende wegvakken, die in het OTB al aangepast worden. Hiermee is er geen doorstromingsprobleem. Deze boog kan dus gehandhaafd blijven. In de noordwesthoek kan het verkeer over de A27 vanuit Hilversum/Utrecht-Noord richting Utrecht-Centrum/Waterlinieweg over dezelfde boog blijven rijden als in de huidige situatie. Door het vervallen van de (merkwaardige) trompet-aansluiting in de noordwest met bijbehorende verkeerslichten kan het verkeer in dit kwadrant beter doorstromen. Ook het verkeer vanuit Utrecht-Centrum/Waterlinieweg naar de A27, richting A12, kan over de bestaande boog geleid worden. Deze boog kan zelf nog iets naar</p>	<p>22: Geen toevoegingen op deze analyse</p> <p>23 en 24: De hele ombouw van knooppunt Rijnsweerd is een soort kettingreactie van aanpassingen; als er één boog wordt aangepast levert dit een conflict op met de volgende enz. Kort samengevat is het resultaat van het huidige ontwerp het gevolg van de eis dat alle verbindingen in Knooppunt Rijnsweerd beschikbaar moeten blijven. In de voorkeursvariant (VKV) was dit niet het geval en ontbrak de verbinding Utrecht Centrum - Breda. Om die weer terug te brengen is de toerit (1) nodig waarbij het verkeer op de parallelrijbaan van de A27 komt voordat deze parallelrijbaan samenvoegt met de hoofdrijbaan. Op die manier kan het verkeer vanuit Utrecht nog zowel naar Breda/Arnhem als naar Den Haag. Door de nieuwe toerit moet de huidige verbinding Hilversum - Utrecht Centrum worden omgelegd. Dit is opgelost met de nieuwe afrit (2) aan de westzijde. Door de nieuwe toerit (1) zou ook een veel te kort weefvak ontstaan met de lus Hilversum - Amersfoort; dit is opgelost door verdiepte ligging (3). Omdat de verbinding Utrecht Centrum - Hilversum een veel te kort weefvak vormt met de Verbinding Breda - Utrecht Centrum (zeker met de toekomstige verkeersintensiteiten) is dit opgelost met een nieuwe verbinding Utrecht Centrum - Hilversum (4). Het laatste deel van de A28 tussen Knooppunt Rijnsweerd en de Waterlinieweg wordt afgewaardeerd en blijft geen autosnelweg. Hiervoor is een duidelijk overgang tussen de verschillende wegcategorieën nodig en die is vormgegeven door een met verkeerslichten geregelde nieuwe kruising ter plaatse van het begin van de nieuwe toe- en afrit (1 en 2). Deze kruising is verkeerskundig doorgerekend en voldoet voor de geprognostiseerde verkeerscijfers in 2030.</p>

het oosten geschoven worden door het wegvallen van de Varkensboog. De intakking op de A27 kan dan ook iets noordelijker gelegd worden, waardoor de vereiste weeflengte gehaald kan worden.

25. De voordelen zijn duidelijk: een gelijkwaardige verkeerskundige oplossing, geen aantasting van de gronden van het park Bloeyendael/ATV-Stadion, geen vernietiging van de ecologische waarden in de getroffen delen van het park (inclusief het beboste talud van de A27). Daarnaast is het alternatief veel goedkoper in aanleg. Ook zal er veel minder hinder zijn tijdens de bouw. Op alle andere effecten, bijvoorbeeld geluid, zijn er geen wezenlijke verschillen met het OTB, deze effecten blijven even schadelijk en onwenselijk voor ons.



25: Het door u voorgestelde alternatief voor de vormgeving van knooppunt Rijnsweerd voldoet niet aan de gestelde eis om vanuit Utrecht centrum alle richtingen te kunnen bereiken (een volledige aansluiting).

15 26. Zoals gememoreerd zijn de geluidbeperkende maatregelen nabij onze volkstuinen onvoldoende. Elders in Utrecht, bijvoorbeeld bij het knooppunt Lunetten, worden volkstuinders in vergelijkbare omstandigheden beter beschermd tegen de invloed van infrastructurele werken door hogere geluidsschermen aan te brengen;

In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de procedures van de Wet milieubeheer ten aanzien van geluidhinder en de afweging van doelmatige geluidmaatregelen.

De hoogte van de geluidsschermen op de verschillende locaties wordt in uw geval bepaald door de mate waarin de normen van de Wet milieubeheer worden overschreden en of het treffen van een maatregel doelmatig is.

De geluidsschermen die nu in het ontwerp-tracébesluit zijn opgenomen, zijn het doelmatige pakket dat mogelijk is op basis van het aantal geluidgevoelige objecten dat van de maatregelen zal profiteren. Als de situatie van Lunetten wordt beschouwd, dan zijn de grootste verschillen het aantal woningen dat profiteert van de maatregelen en de strengere norm van de Wet milieubeheer. Voor de woningen langs de A12 geldt wettelijk als aanvullende eis dat de geluidbelasting met tenminste 5 dB wordt gereduceerd. Dat leidt tot hogere doelmatige maatregelen, waar de volkstuinders in Lunetten als niet-geluidgevoelige bestemming, van profiteren.

16 27. Er bestaan bij ons zorgen over het schijnbaar verdwijnen van een oorspronkelijk geplande damwand ter versterking en stabilisatie van het wegdek. Tijdens het vooroverleg dat wij mochten hebben met vertegenwoordigers van Rijkswaterstaat was deze voorziening nog onderwerp van gesprek. In de dwarsprofielen, die bij het OTB zijn gepubliceerd, kunnen wij de damwand niet meer terugvinden. Omdat een toelichting of uitleg ontbreekt is er wellicht sprake van een onvolledigheid in de planuitwerking. Wij verzoeken u om opheldering op dit onderdeel.

De inrichting bij de volkstuinen is gewijzigd tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit. De gekozen oplossing is met u besproken en opgenomen in de Nota van Wijziging behorende bij het tracébesluit. Voor de heraanleg van het wandelpad bent u in gesprek met Rijkswaterstaat.

28. Ook de voorgestelde uitvoering van het talud grenzend aan ons tuinenpark baart ons zorgen.

	<p>Wij vrezende enorme kaalslag – zowel voor het aanzicht als wat betreft de aanwezige flora en fauna - door het kappen van de aanwezige bomen. Inboet van jonge aanplant zal dit pas na vele jaren compenseren.</p> <p>29. Vanuit onze achterban kwam de vraag naar voren of het talud mede kan worden benut voor de heraanleg van het pad dat nodig is voor het complexonderhoud en het behoud van een aantrekkelijk route rondom het park voor wandelaars. De ruimtelijke ingreep op het tuinenpark kan daarmee wellicht iets worden beperkt;</p>	
18	<p>31. Een extra punt van zorg is dat ons niet duidelijk is geworden waar werkterreinen worden gecreëerd voor de aannemer(s) die de infrastructurele werkzaamheden uitvoeren. Wij veronderstellen dat dit binnen de bestaande plancontouren blijft en geen extra ruimtebeslag vergt op ons tuinenpark. Echter als deze nabij of direct grenzend aan ons tuinenpark gecreëerd worden, zal de opslag van materialen en de vele verkeersbewegingen van zwaar vervoer overlast en schade veroorzaken. Ook op dit punt verzoeken wij u precies aan te geven waar de werkruimte wordt gepland voor de werkzaamheden aan het knooppunt Rijnsweerd en als dit in de nabijheid van ons tuinenpark is te garanderen dat preventieve maatregelen worden getroffen om hinder en overlast te voorkomen. Dit is een belangrijk punt omdat werkzaamheden zich over enkele jaren uitstrekken en wij ernstig vrezen dat deze de beleving, het verblijf en de bereikbaarheid voor onze tuinders en bezoekers van ons park ernstig zal aantasten.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken.</p> <p>Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen.</p> <p>Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijzigingen. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>Binnen de plancontouren zijn plaatsen aangewezen die als werkterrein kunnen dienen. Deze zijn tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit aangepast. Zie verder hier onder.</p> <p>Mogelijk zal een aannemer andere terreinen zoeken, maar dat zal altijd in overeenstemming zijn met de betreffende eigenaren.</p>
20	<p>34. Feitelijk onjuist is dat onder 'te amoveren opstallen' 5 opstallen (huisjes en schuurtjes) worden genoemd. Op de 8 tuinen die direct door de voorgenomen plannen worden geraakt staan 7 huisjes/schuurtjes.</p> <p>35. Wij constateren dat in het OTB nauwelijks pogingen worden ondernomen de schade voor ons te voorkomen. Wij twijfelen er zelfs aan of er überhaupt maatregelen worden genomen om schade en hinder te voorkomen of beperken. Bijzonder teleurgesteld zijn wij over het feit dat compensatie (zowel ruimtelijk als financieel) voor ons nergens ter sprake komt. Het OTB is wat ons betreft dan ook niet geslaagd in de opzet negatieve effecten te voorkomen, te beperken of te compenseren en daarmee voor verbetering vatbaar.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.</p> <p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit zijn wijzigingen in het ontwerp aangebracht, deze zijn te vinden in de Nota van Wijziging bij het tracébesluit. Met de wijziging wordt ruimte gecreëerd om getroffen volkstuinten te compenseren. Hierover zijn gesprekken gaande met de gemeente Utrecht en het bestuur van de volkstuintvereniging (die de belangen van haar leden behartigt). De exacte inrichting en de manier van compenseren is geen onderdeel van het tracébesluit maar zal met de betrokkenen nader worden ingevuld. In die uitwerking zal het exacte aantal getroffen tuinen en opstallen meegenomen worden.</p> <p>Het aantal te amoveren opstallen is gewijzigd in het tracébesluit: in artikel 4 worden nu zeven opstallen genoemd. Deze wijziging is te vinden in de Nota van Wijziging bij het tracébesluit.</p>
ZWE-00493	<p>2 Daarvoor zit ik 10 jaar lang in de rotzooi, nog meer luchtvervuiling, nog meer geluidsoverlast. En mogelijk weer werkverkeer langs mijn deur, net als tijdens spoorverdubbeling. Immers komt er weer een werkterrein in de spoordriehoek, vlak achter mijn buurt, en weet niemand welke overlast voor mij (bewoonster Waddenbuurt) gaat opleveren. Door de werkzaamheden zal ik jarenlang tijdens tennissen (Atrisk) en tuinieren (ATVUtrechtZuid) langs de Waterlinieweg blootgesteld worden aan nog meer fijnstof. Mogelijk worden mijn moestuinproducten oneetbaar.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>In de NSL monitoringstool zijn de toetspunten, de locaties vanaf de weg waar aan de luchtnormen wordt voldaan, te zien. De toetspunten ter hoogte van de volkstuinten, liggen aan de rand van de volkstuinten aan de wegzijde. Hierdoor wordt worst case getoetst.</p> <p>Uit het MER (zie hoofdstuk 8) blijkt dat alle gevoelige bestemmingen binnen het studiegebied, waaronder ook de volkstuinten, een toe- of afname hebben van de concentratie stikstofdioxide van minder dan 1,2 µg/m³ en van fijnstof PM10 van minder dan 0,4 µg/m³. Het effect van het project is daarmee gering en voldoet ruim aan de Europese normen.</p> <p>Daarnaast zorgen de Europese maatregelen zoals de voortdurende aanscherping van de Europese emissie eisen ervoor dat nieuwe personenauto's en vrachtauto's schoner zijn dan oudere voertuigen.</p>

		<p>Ten opzichte van de huidige situatie is dan ook sprake van een afname van concentratiewaarden na realisatie van het project. De verontreiniging van groenten, fruit, of tuinen zal na realisatie van het project daardoor lager zijn dan in de huidige situatie. Overigens zijn de concentratie stikstofdioxide en fijnstof in de huidige situatie niet zodanig dat deze belemmerend zijn voor een fysieke activiteit als tuinieren.</p> <p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken.</p> <p>Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen.</p> <p>Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijzigingen. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p>
3	Daarnaast maak ik mij zorgen om wat de trillingen en verlagen van grondwaterpeil met mijn woning gaat doen. Heeft u een plan om mij (en andere woningbezitters) tegemoet te komen bij schade?	<p>Er bestaat een kans dat door werkzaamheden aan de Ring Utrecht schade ontstaat aan eigendommen van derden. Aan de hand van de voorgenomen werkzaamheden wordt een invloedsgebied in kaart gebracht. Binnen dit gebied worden – vóór aanvang van de werkzaamheden – bouwkundige vooropnamen uitgevoerd aan objecten, installaties of landbouwgronden. De vooropnamerapporten worden aan de eigenaren verstrekt en gebruikt om te beoordelen of er een verband bestaat tussen schade en de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Aangewezen objecten, installaties of landbouwgronden zullen worden gemonitord tijdens de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Indien er volgens een benadeelde schade is ontstaan als gevolg van de werkzaamheden dan kan deze een verzoek om schadevergoeding indienen.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.</p>
4	Wanneer de werkzaamheden aan de ring klaar zoude zijn, woon ik een in gebied waar flora en fauna geheel veranderd is. Van de mooie groene wijk en het mooie Amelisweerd zal weinig over zijn. Weet u wat het effect van een 20 meter hoge muur op flora en fauna is? In mijn achtertuin op het noorden groeit minder dan in mijn voortuin op het zuiden door de schaduwwerking.	<p>In de milieu-effectrapportage is beschreven dat het project niet tot grote veranderingen in de flora en fauna leidt en dat het effect op Amelisweerd beperkt is. De milieu-effectrapportage is positief getoetst door de Commissie m.er.. Nergens in het project is sprake van een muur van de door u aangegeven omvang.</p>
6	Dit plan heeft meer nadelen dan voordelen. Beter is om meer te investeren in veilig rijden (deel van files wordt veroorzaakt door ongevallen, ander deel door fout ritsen), goed ov en vrachtverkeer te ontmoedigen in spitsuur	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Het toekomstige systeem van de Ring Utrecht is gebaseerd op ontweven. Richtingen en bestemmingen worden hiermee voor de knooppunten uit elkaar gehaald en het weven van verkeer vindt daar grotendeels plaats. De rijrichtingen zijn hierbij fysiek door geleiderail(s) en berm gescheiden.</p> <p>In de huidige situatie is zes rijstroken zonder fysieke scheiding het maximum. Dit aantal bevindt zich in noordelijke richting in de bak tussen de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd.</p> <p>In de toekomstige situatie heeft alleen de A27 richting Breda voorbij knooppunt Lunetten tot aansluiting Houten over een korte lengte maximaal zes rijstroken. In de bak tussen de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd liggen zeven rijstroken per rijrichting maar is er een fysiek scheiding aangebracht tussen de verschillende bestemmingen. Dit resulteert in een maximum aantal van vijf rijstroken direct naast elkaar zonder fysieke scheiding. Daardoor verbetert de verkeersveiligheid.</p>

	7	En dan heb ik het nog niet eens over de mogelijkheid dat het folie in de bak tijdens werkzaamheden kapot gaat en het effect als dat gebeurt op de omgeving. Wat zegt het over de risico's als ProRail al bang was voor dat folie bij het plaatsen van een nieuwe brug bij de Nieuwe Houtenseweg? Genoeg redenen om dit onzalige plan niet uit te voeren	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
ZWE-00494	2	2. De A27 grenst aan dat deel van Landgoed Amelisweerd dat in het beheerplan bestemd is als stiltegebied. In de plannen voor verbreding zijn echter geen geluidswallen opgenomen, omdat dat wettelijk niet nodig is als het geen woongebied betreft. Hoe kan het dat een beheerplan met de keuze voor stiltegebied van de ene overheid doorkruist wordt door de andere overheid die het lawaai gaat laten toenemen en geen geluidswallen plaatst in datzelfde stiltegebied. Los van de verbreding zijn wij voor geluidswallen aan beide kanten. De extra 15 meter ruimte van Rijkswaterstaat aan beide kanten van de weg die nu gebruikt gaat worden voor verbreding plus het vrijgemaakte geld kan beter bestemd worden voor een geluidswal die langzaam taps toeloopt naar boven met een kleine opening boven de weg en beplant met struiken voor een natuurlijke wal tegen geluidsoverlast voor omwonenden van de weg en in het stiltegebied van Amelisweerd voor recreanten en dieren.	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de aanvullende inpassingsmaatregelen die in het tracébesluit worden getroffen, die tevens een positief effect op de geluidssituatie in Amelisweerd hebben.</p> <p>Recreatiegebieden zijn conform de Wet milieubeheer geen geluidgevoelige bestemming waarvoor normen gelden waaraan voldaan moet worden. In het ontwerp-tracébesluit bleek dat als gevolg daarvan de geluidbelasting in Amelisweerd met de geluidbeperkende maatregelen uit het ontwerp-tracébesluit licht zou toenemen. Voor Amelisweerd zijn naar aanleiding van de zienswijzen wijzigingen doorgevoerd, waardoor de geluidbelasting in het gebied lager wordt en beter dan op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan.</p>
	3	3. Wij zijn daarom ook tegen het dak op de bak, omdat het voorstel dat daar bomen op kunnen groeien o.i. een doekje voor het bloeden is, omdat dat praktisch niet kan i.v.m. het diep moeten wortelen van bomen. Bovendien bedreigt dit dak op de bak ook weer het stiltegebied. Het dak zou de verbinding tussen de stad en Landgoed Amelisweerd moeten verbeteren.. Dat betekent dat juist brommers en fietsers hierover heen gaan rijden met als eindpunt het stiltegebied. Wij denken dat met maar een boswachter voor handhaving niet kan worden voorkomen dat al deze fietsers en brommers illegaal het stiltegebied in komen gereden.	<p>De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht.</p> <p>In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlakte het meest kansrijk wordt.</p> <p>Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen.</p> <p>De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshek op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet. Uit het milieu-effectrapport tweede fase blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm. Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen.</p> <p>De zorgen over brommers zijn doorgegeven aan de gemeente Utrecht zodat zij daar rekening mee kunnen houden bij de inrichting van de groene verbinding.</p>
ZWE-00495	1	Onderwerp: Als inwoners van de wijk De Slag in Houten zijn wij de afgelopen jaren geconfronteerd met een aanzienlijke toename van verkeersgeluid. Wij vrezen dat de uitbreidingsplannen voor de A27 de situatie nog verder zullen doen verslechteren. Normen voor geluid en vervuiling die de overheid hanteert liggen vaak behoorlijk verwijderd van normen die de bevolking wenselijk acht! Geld regeert vaak boven welzijn van burgers! Houten bood altijd een prima leefomgeving. Het ervaren woonplezier komt nu voor ons, maar ook voor veel andere mensen onder druk te staan. Graag willen wij een beroep doen op alle mogelijke 'bovenwettelijke' maatregelen die toegepast kunnen worden, om de huidige situatie te verbeteren en verdere achteruitgang van ons woonmilieu in verband met de uitbreidingsplannen te voorkomen. Toepassing van geluidsschermen en wallen, toepassing van de stilste asfaltsoorten, ook op de brug over het kanaal, beperken van de maximumsnelheden om lawaai en uitstoot van schadelijke gassen en fijnstof te beperken, extra	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.</p> <p>Beplanting zoals struiken en bomen absorberen nauwelijks geluid. Voor een werkelijk waarneembaar effect van bomen op de geluidsbelasting moet er sprake zijn van een diep en ook fors gesloten bos. Aangezien het geluidreducerend effect van beplanting gering is en sterk afhankelijk van het type beplanting, wordt daar in de rekenmethodieken geen rekening mee gehouden.</p> <p>Het is vaak wel zo dat de beleving van geluid verandert bij de aanwezigheid van beplanting: de geluidbron is dan aan het zicht onttrokken en het geluid wordt als minder aanwezig en minder</p>

	<p>bepanting van bomen en struiken, etc. langs de snelwegen. Graag zouden wij zien dat er mbt de brug over het kanaal sti Zoab toegepast zou worden, omdat er vanaf deze brug veel verkeersgeluid de wijk in komt. Het lijkt ons de moeite waard een berekening te maken van de geluidseffecten van de brug met en zonder extra stil Zoab. Ook zou aandacht besteed moeten worden aan het toepassen van stille voegen in de brug. De brug zelf zou vernieuwd of aangepast moeten worden zodat het extra gewicht door toepassing van stil Zoab geen probleem is.</p> <p>Onjuistheden: Het lijkt ons niet juist dat belangen van bedrijven, die vanaf de weg zichtbaar willen blijven gaan boven die van bewoners! Die willen zo min mogelijk verkeersgeluid horen, niet blootgesteld worden aan fijnstof en uitlaatgassen. dus: geluidsschermen (desnoods doorschijnend), wallen, bomen.</p> <p>Over het hoofd gezien belang: Het belang van bedrijven die zichtbaar willen blijven lijkt te gaan boven het belang van bewoners die hoge geluidswallen en schermen willen om geluidsoverlast te voorkomen. (blz. 63 Ontwerp-Tracebesluit) Het is best mogelijk om wel bomen te planten en daarnaast ook doorzichtige schermen te plaatsen!</p> <p>Standaard geluidsnormen en gemiddelden worden toegepast. Die normen komen niet tegemoet aan de wensen van de bevolking. Nergens wordt gesproken over gezondheidseffecten voor mensen en die zijn er wel degelijk! Gemiddelden hanteren nemen niet weg dat heel wat mensen gedupeerd worden door plannen van de overheid die zo goedkoop mogelijk gerealiseerd moeten worden. Het lijkt erop dat economische belangen gaan boven het welzijn van burgers!</p> <p>Geraakt in belang: Ja zeker!</p> <p>Onze slaap wordt dagelijks verstoord doordat rond 5 uur in de morgen de verkeersstromen op gang komen. Dit is duidelijk te horen, ook als alle ramen dicht zijn! Dit verstoorde slaapruijme ondermijnt op de lange duur de gezondheid. Mijn man heeft Niet Aangeboren Hersenletsel en wordt duidelijk beïnvloedt door dit lawaai. Prikkelgevoelig. Onze oude buurvrouw slaapt slecht en wordt ook elke dag heel vroeg wakker van het autogeraas.</p> <p>De voortdurende blootstelling aan hoge concentraties fijnstof is bewezen, erg slecht voor de gezondheid.</p> <p>Ons woonplezier is duidelijk verminderd: rustig in de tuin zitten is er niet meer bij! Steeds verkeerslawaai op de achtergrond horen maakt dat je je nooit helemaal kunt ontspannen. Je hebt hier geen invloed op.</p> <p>De waarde van onze huizen daalt en de verkoop wordt bemoeilijkt. De meeste mensen willen namelijk niet wonen op een plaats waar altijd verkeersgeluid op de achtergrond te horen is. Wij voorzien kosten die mogelijk gemaakt moeten worden om ons huizen beter te isoleren tegen geluid.</p>	<p>storend ervaren. Het geluid van de beplanting zelf, bijvoorbeeld in de wind ritselende bladeren, kan bovendien het geluid van de weg onder bepaalde omstandigheden maskeren.</p> <p>In 2009 is met het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) gezocht naar innovatieve oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit langs het rijkswegennet. Binnen het IPL zijn op basis van internationaal literatuur- en laboratoriumonderzoeken alle kansrijke maatregelen voor de verbetering van luchtkwaliteit onderzocht. De kennis is opgedaan binnen grootschalige praktijkonderzoeken die binnen het innovatieprogramma zijn uitgevoerd. Het gaat om het effect van schermen, vegetatie, overkappingen van de weg, inclusief luchtbehandeling en Dynamisch Verkeersmanagement. Informatie over de resultaten van vegetatie kunt u vinden op de site: https://www.rijksoverheid.nl/zoeken?trefwoord=ipl+vegetatie. Uit het IPL onderzoek blijkt dat bomen en struiken weinig positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de Rijksweg. In het NSL rekenmodel luchtkwaliteit wordt rekening gehouden met bomen langs wegen in alleen binnenstedelijke situaties. Voor stedelijke wegen is een bomenfactor opgenomen in het rekenmodel. Dit in tegenstelling tot rijkswegen in buiten stedelijk gebied met weinig bebouwing, waar geen bomenfactor voor is opgenomen. Binnenstedelijke wegen met aan beide zijden een bomenrij hebben een negatief effect op de luchtkwaliteit, omdat uitlaatgassen onder het bladerdak blijven hangen. Het bepalen van het effect van het toepassen van vegetatie op schermen langs rijkswegen is (nog) niet mogelijk met het NSL rekenmodel.</p> <p>In het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) van het project Ring Utrecht is vegetatie meegenomen als innovatieve maatregel voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Op veel plaatsen is onderzoek gaande naar het reinigen van emissies van het wegverkeer door toevoegingen aan geluidsschermen of kunstwerken. Dit kunnen specifieke katalysatoren of specifieke planten zoals een groenblijvende klimop zijn. Een recent voorbeeld hiervan is de Wall4Life. Locaties waar dergelijke maatregelen, indien gebleken effectief, specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven en geluidsschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het MMA een filterende toevoeging aan de geluidsschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen.</p> <p>Het project leidt niet tot een aantasting van de leefomgeving in uw wijk. Het project kent naast de bereikbaarheidsdoelstelling ook de doelstelling om de kwaliteit van de leefomgeving niet negatief te beïnvloeden en waar mogelijk te versterken. In het project Ring Utrecht wordt een stiller wegdek toegepast, tweelaags ZOAB. Het tracébesluit van het project Ring Utrecht gaat echter niet over de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal, dat valt onder het project A27 Houten-Hooipolder. Uw verzoek tot het aanbrengen van aanvullende beplanting aan de oostzijde van de A27 wordt niet overgenomen. Een dergelijke beplanting heeft geen effect op de geluidbelasting in uw woonwijk. Om die reden is het belang van de bedrijven langs de A27 om zichtbaar te blijven als zwaarder beoordeeld.</p> <p>Uit het akoestisch onderzoek bij het ontwerp-tracébesluit van het project Ring Utrecht blijkt dat de geluidbelasting bij uw woning met het project maximaal 51 dB zal bedragen, dat is 1 dB lager dan op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. Er is dus geen sprake van een verhoogd gezondheidsrisico ten gevolge van een toename van de geluidbelasting.</p> <p>Voor het bovenwettelijke maatregelenpakket geldt dat in eerste instantie geluidsschermen zijn onderzocht. De aanleg van een stiller wegdek, tweelaags ZOAB, wordt geregeld in het tracébesluit. Het nog stillere wegdek tweelaags ZOAB fijn bevindt zich nog in een experimentele fase en is daarom niet overwogen als bovenwettelijke maatregel.</p>
ZWE-00496	1	<p>Nut en noodzaak OTB</p> <p>3.1 Alvorens wordt ingegaan op de belangen van mevrouw xxx, zet zij - mede onder verwijzing naar de motie die de Provinciale Staten op 8 juni 2016 in dat verband heeft aangenomen - haar vraagtekens bij het nut en de noodzaak van het OTB. De scenario's die ten grondslag zijn gelegd</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (2.2.1 verkeersprognoses en 2.2.2 gebruik toekomstscenario's).</p>

<p>aan het OTB zijn inmiddels immers niet meer actueel. Met de Provincie Utrecht constateert mevrouw xxx dat de huidige verkeerskundige en economische onderbouwing van het OTB dan ook niet volstaat. Zonder goede motivering, gebaseerd op deugdelijke en actuele onderzoeksresultaten en groeiscenarijs kan van de nut en noodzaak van het OTB dan ook niet worden uitgegaan. Mevrouw xxx gaat er vanuit dat uw Minister na heroverweging dan ook van het onderwerpelijke Tracébesluit zal afzien, althans in de nieuwe en actuele feiten en cijfers voldoende aanleiding en ruimte zal zien om de plannen zodanig aan te passen dat aan de bezwaren van mevrouw xxx afdoende tegemoet zal worden gekomen en haar belangen optimaal zullen worden beschermd.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p>
	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p>
	<p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten ten aanzien van de lange termijn ontwikkelingen op het terrein van verkeer en vervoer in Nederland gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Ook in eerdere fasen van de planuitwerking is steeds rekening gehouden met de meest recente inzichten. Voor meer informatie over (de kwaliteit van) het NRM zie bijlage A van deelrapport Verkeer. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r..</p>
<p>2 Toenemende overlast 4.1 Fiealisering van de plannen uit het OTB geeft mevrouw xxx de gegronde zorg dat zij zowel tijdens de werkzaamheden als vanaf het moment dat de toerit in gebruik zal worden genomen, (toenemende) overlast zal ondervinden van het wegverkeer, in de vorm van onder meer toenemende geluidhinder, een verslechterde luchtkwaliteit, een complexere en nadeliger waterhuishouding en een aangetast uitzicht, hetgeen de leefbaarheid ter plaatse van het eigendom van mevrouw xxx en haar omgeving zeer nadelig beïnvloedt. In de rapportages die ten grondslag liggen aan het OTB is er onvoldoende blijkt van gegeven dat deze belangen van mevrouw xxx zijn meegenomen, laat staan dat daaraan in voldoende mate tegemoet wordt gekomen. Daarmee ontbeert het bestreden besluit de noodzakelijke draagkrachtige motivering en een zorgvuldige belangenafweging.</p>	<p>In de periode tussen het ontwerp-tracébesluit en tracébesluit zijn diverse gesprekken gevoerd om waar mogelijk aan de zorgen en wensen van uw cliënt tegemoet te komen. Voor wat betreft de kwaliteit van de onderzoeken wordt verwezen naar het advies van de Commissie m.e.r. De Commissie heeft het milieueffectrapport en de onderliggende rapporten getoetst en positief beoordeeld.</p>
<p>3 Compensatiemaatregelen 5.1 Artikel 10 van het OTB bepaalt dat in het noordwestkwadrant van de aansluiting De Uithof, ten noorden van de A28 en ten westen van de Universiteitsweg, bospercelen moeten/zullen worden ontwikkeld. Onder meer de percelen van mevrouw xxx worden daarin aangewezen als "maatregelvlak natuurmitigatie/boscompensatie". Meer concreet zal op de percelen van mevrouw xxx sprake zijn van (massieve) bosaanplant.</p>	<p>Mede naar aanleiding van de vele zienswijzen op dit punt is de inpassing van de EHS-compensatie in dit deelgebied aangepast. De nu voorziene inrichting is beschreven in de Nota van Wijziging en het tracébesluit. De belanghebbenden in het gebied zijn betrokken bij deze aanpassing. De boomcompensatie is beperkt tot een strook die de A28 afschermt, de totale oppervlakte aan compensatie is verminderd en de omvang van het beoogde werkerrein is sterk beperkt. De percelen van uw cliënt worden in het tracébesluit niet meer geraakt.</p>
<p>5 ingrijpen in gerealiseerde EHS 5.4, 5.5, 5.6, 5.7, 5.8 Zoals eerder in deze zienswijze gemotiveerd aangegeven, is op de percelen met nummers 1907, 1904 en 2048, die onderdeel zijn van de EHS, onder meer ook een belangrijke ecologische verbindingzone gerealiseerd tussen de landgoederen Sandwijck en Oostbroek. Alleen al visuele waarneming leert dat op deze gronden sprake is van een belangrijk rust-, leef- en fourageergebied voor veel (uitdrukkelijk ook beschermde) waardevolle diersoorten (onder andere reeën, vossen, dassen, uilen, roofvogels, scholeksters, kievitten en ringslangen) en plantensoorten. De diversiteit van plant- en diersoorten neemt nog steeds waarneembaar alleen maar toe. Met de in het OTB opgenomen plannen zal de inrichting van deze gebieden compleet "op de schop gaan", althans zal het EHS-gebied en zullen de aansluitende gebieden in de zogenoemde Groene Contour en alle aanwezige ecologische waarden en natuurwaarden zowel in kwalitatief als kwantitatief opzicht ingrijpend, wezenlijk en onherstelbaar worden aangetast en grotendeels zelfs verdwijnen. Daarmee constateert mevrouw xxx dat de beoogde compensatie van aantasting van EHS-gebied plaatsvindt door middel van nota bene een nieuwe aantasting van - met grote zorg, veel kosten en moeite ontwikkeld en gerealiseerd - waardevol EHS-gebied. Ook deze consequentie van het bestreden besluit is onaanvaardbaar, op geen enkele manier in het besluit gerechtvaardigd en ook überhaupt niet te rechtvaardigen. Sterker nog, uit niets blijkt dat uw Minister ook maar enig (deugdelijk) onderzoek heeft verricht naar de staat en toestand van dit EHS-gebied, de daaraan grenzende Groene Contour en de ter plaatse en in de directe omgeving aanwezige ecologische waarden en natuur- en</p>	<p>Mede naar aanleiding van uw zienswijze is de ecologische inrichting van de natuurgebieden rond Sandwijck en de verbinding richting Oostbroek nader onderzocht. In het tracébesluit is voor dit gebied een nieuw plan opgenomen dat is afgestemd met de betrokken natuurorganisaties, gemeente en bewoners. De nieuwe situatie staat beschreven in de Nota van Wijziging.</p>

	<p>landschapswaarden. Nota bene is de ecooloog van Rijkswaterstaat pas in de gelegenheid gesteld om überhaupt onderzoek voor te bereiden, nadat uw Minister het OTB al had vastgesteld. Bovendien blijkt uit het bestreden besluit op geen enkele manier dat de inbreuk op het hiervoor bedoelde EHS-gebied (het compensatiegebied) is meegenomen. In de aard en omvang van de EHS-ingreep die gecompenseerd moet worden. Integendeel, uit de betreffende overzichten leest mevrouw Bos-Huurdeman dat dit niet het geval is.</p> <p>Tot slot wijst mevrouw xxx uw Minister op het feit dat met het vorenstaande tevens geconcludeerd moet worden dat het OTB ter zake van de EHS tevens in strijd is met onder meer het bepaalde in de Nota Ruimte, de Provinciale Verordening Ruimte en uw beleid(sregels). w.o. 'Spelregels EHS beleidskader voor compensatiebeginsel, EHS-saldobenadering en herbegrenzingl.</p>	
7	<p>Landschappelijke inrichting niet passend 5.10, 5.11</p> <p>De beoogde bosaanplant heeft bovendien een ernstig destructief effect op het historisch ontwikkelde, waardevolle cultuurlandschap en alle daarmee verband houdende landschappelijke waarden. De landschappelijke en ecologische waarden van dit gebied, waarvan de gronden van mevrouw xxx deel uitmaken en waarvan zij - zoals eerder gemotiveerd aangegeven - een belangrijke drager vormen, is niet gemakkelijk te overschatten. Het betreft hier een uniek kleinschalig overgangsgebied. In de omgeving van De Bilt-Zuid bevinden zich zowel boslandschap als agrarisch weidelandschap (slagenlandschap). Het boslandschap wordt gekenmerkt door zijn gesloten karakter, terwijl het slagenlandschap met haar coulissen in noord-zuidrichting, bestaande uit onder andere houtwallen, houtslingels, rijen knotbomen, watergangen en hagen, juist een agrarisch, open tot half open karakter heeft. In het weidelandschap zijn beeldbepalende eeuwenoude hoeses gelegen, die vanuit een rijke agrarische (familie)traditie nog altijd als zodanig in gebruik zijn.</p> <p>Alleen al uit het beleidsplan 'Natuur en Landschap', het 'Natuurbeleid 2.0 - Utrecht, netwerk van natuur' van de provincie Utrecht en de 'Gebiedsvisie De Bilt-Zuid' volgt dat (ook) de overheid uitdrukkelijk en nadrukkelijk inzet op het behoud van beide landschappen en hun economische dragers (in het geval van het weidelandschap: de agrariërs). Daarbij wil zij juist het contrast tussen het besloten boslandschap en het half open weidegebied behouden en versterken. Om de uitzonderlijke kwaliteiten van de twee landschappen te behouden, is het van belang dat een onderscheid tussen de twee verschillende landschappen blijft bestaan en de specifieke kenmerken van de afzonderlijke typen krachtig worden behouden en waar mogelijk versterkt. Gelet daarop is massieve bosaanplant in het weidelandschap, onder meer op de percelen van mevrouw xxx, dan ook zeer ongewenst en onaanvaardbaar. Ter plaatse dient juist uitdrukkelijk en maximaal te worden ingezet op het behoud van dit (half) open landschap.</p> <p>Dit geldt ook in het licht van het grote belang van dit beschermde en beschermwaardige landschap(stype) in relatie tot de omliggende beschermde landschappen van kort gezegd de Hollandse Waterlinie met haar open schootsveiden en inundatiegebieden en de Utrechtse Heuvelrug met haar bosgebieden. Het onderwerpelijke landschap vormt een uniek knooppunt en een belangrijke verbinding als overgang van landschapstypen en een waardevol rust-, habitat- en fourageergebied van veel plant- en diersoorten.</p> <p>Daarnaast wijst mevrouw xxx nog op het feit dat er de afgelopen jaren hard is gewerkt aan een betere verbinding tussen Bilthoven en de Uithof. De infrastructuur - waaronder de aangelegde snelfietsroute - stelt bewoners, mensen die in dit gebied werken en recreanten in staat de (voor stedelijke gebieden als de onderwerpelijke unieke) beleving te ervaren van het contrast tussen de hectiek op bijvoorbeeld de Uithof en de ultieme rust van de landelijke omgeving.</p> <p>Deze infrastructuur wordt dagelijks alleen al door enkele duizenden fietsers gebruikt. Ook dit illustreert en bepaalt mede de waarde en beschermwaardigheid van het gebied.</p> <p>Het aanleggen van massieve bosaanplant is een flagrante schending van alle genoemde waarden en betekent een grote inbreuk op alle uitgangspunten en doelen met betrekking tot het gebied. Het OTB brengt een flinke compensatieopgave met zich mee. De bossen die verdwijnen door de realisatie van de infrastructurele plannen moeten elders opnieuw worden aangeplant. In de regio</p>	<p>Mede op basis van uw zienswijze is het ontwerp van dit deel van het plangebied aangepast, waardoor dit beter aansluit bij het huidige gebruik en de bestaande cultuurhistorische en natuurlijke waarden van het gebied. Een concrete uitwerking is opgenomen in het tracébesluit en in de Nota van Wijziging. Uw cliënt is bij deze aanpassing betrokken geweest.</p>

	<p>blijken weinig alternatieve locaties voorhanden. Dit probleem wordt nu echter op een rigoureuze manier afgewenteld ten koste van de belangen van mevrouw xxx, nota bene ook nog eens op een plek die daarvoor volstrekt ongeschikt is en daarvan juist gevrijwaard client te blijven. Deze handelwijze is mede gelet op de hiervoor aangegeven redenen onaanvaardbaar.</p> <p>Voetnoot 3: Gebiedsvisie De Bilt-Zuid december 2015, p. 25.</p>	
8	<p>Economische uitvoerbaarheid</p> <p>5.16</p> <p>Zienswijze</p> <p>Uit al het vorenstaande volgt dat bosaanplant op de percelen van mevrouw xxx onaanvaardbaar is. Mevrouw xxx zal dan ook haar medewerking aan de huidige plannen niet verlenen. Daarin staat zij overigens niet alleen. Nu meerdere grondeigenaren hun (voor de realisatie van de voorgestelde maatregelen noodzakelijke) medewerking niet verlenen, zal bosaanplant alleen plaats kunnen vinden na onteigening. In het OTB is onvoldoende inzicht gegeven in de financiële gevolgen hiervan. In het OTB wordt er geen blijk van gegeven dat en op welke wijze de economische uitvoerbaarheid van het besluit en de plannen gewaarborgd is.</p>	<p>Er zijn verschillende zienswijzen ingediend met suggesties voor aanpassingen voor de compensatie rondom de aansluiting de Uithof. Dit is reden geweest om samen met betrokkenen te kijken naar een verbeterde versie die meer aansluit op plannen die in dit gebied op meer draagvlak kunnen rekenen. De aanpassingen zijn op de tracébesluit-kaart en in de Nota van Wijziging te vinden. De percelen van uw cliënt worden in de huidige plannen niet meer geraakt.</p>
9	<p>Tijdelijke maatregelen</p> <p>6.1 Ten behoeve van de uitvoering van het project worden tijdelijke maatregelen genomen. De gronden van mevrouw xxx worden daarbij ook nog eens aangeduid als en bestemd voor 'Tijdelijk werkterrein'. Naast de al eerder genoemde gevreesde ernstige toename van overlast, heeft de aanleg van het tijdelijk werkterrein zo mogelijk nog ingrijpender gevolgen voor zowel de bedrijfsvoering en de persoonlijke belangen van mevrouw xxx als voor het landschap, inclusief het ter plaatse aanwezige EHS-gebied. Behalve alle hiervoor genoemde bezwaren en aandachtspunten, die uiteraard ook gelden voor de aanwijzing tot tijdelijk werkgebied en derhalve integraal als hier herhaald en ingelast moeten worden beschouwd, wijst mevrouw xxx specifiek nog op het volgende.</p> <p>Effecten op bedrijfsvoering</p> <p>6.2 De bij het OTB betrokken percelen zijn essentieel voor de exploitatie van het bedrijf. Wanneer de betrokken percelen worden ingericht als tijdelijk werkterrein zal het bedrijf hier zeer ernstig nadeel van ondervinden. Zo zal er forse overlast ontstaan, wat ook voor grote onrust bij het vee en zorgt waardoor structurele nadelige effecten in de gesteldheid, gezondheid en de prestaties van de dieren zullen optreden. Daarnaast zal het bedrijf zeer slecht bereikbaar zijn. Potentiële klanten zullen niet meer, althans niet in dezelfde mate en met hetzelfde enthousiasme voor de pensionstal van mevrouw xxx kiezen als men nu doet, en huidige klanten zullen 'afhakken'. Daardoor zal sprake zijn van een substantiële omzetsdaling, die het bedrijf vanuit financieel en bedrijfseconomisch perspectief bezien niet zal kunnen dragen. Bovendien zullen hoge (extra) kosten moeten worden gemaakt voor onder meer het inkopen van hooi, stro en kuilgras elders vandaan, welke kostenstijging economisch niet verantwoord is. Inrichting van de percelen als werkterrein heeft dus niet alleen tot gevolg dat de betrokken percelen zelf niet langer beschikbaar zijn en niet kunnen worden gebruikt voor de bedrijfsvoering, maar het hele bedrijf zal schade lijden, waardoor de inrichting als werkterrein ook invloed heeft op de exploitatie van de niet betrokken percelen. Bovendien zal het onroerend goed als gevolg van deze structurele effecten in waarde dalen. Op geen enkele wijze is inzichtelijk gemaakt of en op welke manier deze ingrijpende gevolgen, laat staan de blijvende effecten daarvan, zijn onderzocht, afgewogen en in het belang van mevrouw xxx zijn voorkomen en deugdelijk geborgd.</p> <p>Ecologische Hoofdstructuur</p> <p>6.3</p> <p>zienswijze</p> <p>Zoals hiervoor is aangegeven is de EHS op de percelen met nummers 1907, 1904 en 2048 volledig gerealiseerd. Door deze gronden nu als tijdelijk werkterrein in te richten, zal de EHS tot in de kern ernstig worden verstoord en zijn de eerder gedane inspanningen voor niets geweest. Behalve dat sprake is van verspilling van overheids gelden en kapitaalvernietiging - de kosten van aanleg en instandhouding en de subsidies zijn destijds natuurlijk niet gemaakt c.q. verleend met het doel de gerealiseerde natuur vervolgens weer te vernietigen - zijn deze tijdelijke effecten niet beoordeeld</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken.</p> <p>Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen.</p> <p>Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijzigingen. In het vervolproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>Een veilige ontsluiting van de betreffende percelen gedurende de uitvoering wordt gegarandeerd en wordt als eis meegenomen in het contract.</p> <p>Tijdens de aanpassingen aan de beide uiteinden van de Uppsalatunnel en de bouw van het viaduct van de nieuwe westelijke toerit van aansluiting De Uithof zal de fietsverbinding daar ter plaatse niet permanent instandgehouden kunnen worden. De fietsers zullen tijdelijk omgeleid worden via het fietspad Bunnikseweg. Omdat ook de fietsbrug over de A28 in de Bunnikseweg wordt vervangen zal in de realisatiecontracten geregeld worden dat deze twee verbindingen niet gelijktijdig afgesloten mogen worden en elkaars omleidingsroute zijn.</p> <p>Met de nieuwe inrichting van de natuurcompensatie en het verkleinen van het benodigde werkterrein tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit zal ook de negatieve impact op de ecologie en natuurwaarden afnemen.</p>

	<p>op significantie ten aanzien van het EHS-gebied in deze omgeving als geheel; nu wel degelijk sprake is van significante effecten, had daarnaar tenminste nader onderzoek moeten worden gedaan en hadden maatregelen moeten worden genomen om die effecten te voorkomen. De enige maatregel die in dat verband naar het oordeel van mevrouw xxx afdoende zal zijn, is realisatie van het tijdelijk werkterrein elders en in ieder geval niet op haar gronden (en ook niet op andere gronden in de EHS of in de directe nabijheid daarvan). Daarnaast strookt de inrichting van de percelen als werkterrein niet met de plannen om de percelen vervolgens - voor zover deze nu sowieso niet reeds als zodanig zijn aangewezen - als EHS aan te wijzen. Het gebruik als werkterrein maakt niet alleen onherstelbaar de huidige ecologische waarden kapot, maar vernietigt definitief ook de goede ecologische uitgangspositie voor het verder versterken van de (beoogde) EHS voor de toekomst (bijvoorbeeld als gevolg van de door het gebruik van het tijdelijk werkterrein structureel in het nadeel bodemgesteldheid).</p> <p>Woon-werkverkeer</p> <p>6.5 Tot slot, eerder heeft mevrouw xxx al gewezen op de aanwezige infrastructuur die er mede voor zorgt dat de waarde van het gebied kan worden beleefd en daarmee mede de waarde van het gebied ook bepaalt. Het is dan ook van eminent belang dat gedurende de realisatie van de toerit de verbinding via het Uppsalapad in stand wordt gehouden en de werkzaamheden geen onaanvaardbare belemmering van het woon-werkverkeer tot gevolg hebben. Uit niets blijkt echter dat dit afdoende is geregeld en gegarandeerd.</p> <p>Bomenkap</p> <p>6.6</p> <p>Zienswijze</p> <p>Een andere tijdelijke ingreep die blijkt uit het bestreden besluit en de daarbij behorende onderliggende stukken opmaakt, is de kap van alle - volwassen en beeldbepalende - bomen in de bij uw Minister c.q. Rijkswaterstaat in eigendom toebehorende strook grond gelegen tussen de snelweg en (onder meer) de gronden van mevrouw xxx . Ook dat is een zeer ingrijpende maatregel, die tot ernstig verstorende effecten zal leiden wat betreft ecologie en natuurwaarden (zoals rust- en leefgebied van en oriëntatiepunt voor waardevolle soorten) en wat betreft de waarde die deze bomen hebben in het wegnemen van ongewenst uitzicht op de daarachter liggende snelwegen en de hoge parkeergarage op de Uithof en het wegnemen van geluidhinder. Ook al lijkt het wegnemen van de bomen een maatregel van tijdelijke aard, de bomenkap zelf is onherroepelijk en uit niets blijkt dat de aard, omvang, hoogte en situering van de nieuw aan te planten bomen direct dan wel binnen redelijke termijn tot dezelfde waarden zullen leiden als die de huidige bomen hebben. Bovendien ontbreekt naar het oordeel van mevrouw xxx elk nut en noodzaak van deze bomenkap, zodat het besluit reeds hierom onzorgvuldig is genomen.</p>	
11	<p>Alternatieven</p> <p>8.1 Gelet op al het vorenstaande concludeert mevrouw xxx dat het bestreden besluit onrechtmatig is en een ernstige, onherstelbare inbreuk betekent op haar gerechtvaardigde en beschermwaardige belangen. Dat neemt niet weg dat ook mevrouw xxx heeft oog voor de belangen die uw Minister met het onderwerpelijke besluit nastreeft te dienen. Zij is en blijft dan ook uitdrukkelijk bereid om met (vertegenwoordigers van) uw Minister in en zorgvuldige constructieve bespreking (zowel inhoudelijk als processueel) te zoeken naar een wijze van uitvoering van de plannen die wel recht doet aan alle betrokken belangen.</p> <p>8.2 In het licht van al het vorenstaande moge duidelijk zijn dat mevrouw xxx voor de inrichting van haar gronden en het omliggende gebied graag een plan ziet dat past binnen het kleinschalige en open karakter van de omgeving, dat rekening houdt met de landschappelijke waarden, de ecologische waarden en de natuurwaarden, deze waarden beschermt en tegelijk de duurzame economische vitaliteit van haar onderneming voldoende borgt. In dat verband is zij bijvoorbeeld in ieder geval bereid mee te werken aan een 'groene(re) buffer' tussen de snelweg en nieuwe toerit enerzijds en de percelen van haar en haar burens anderzijds, waarmee immers meteen ook het zicht op de snelweg en de toerit vanuit haar woning en vanaf de omliggende gronden wordt belemmerd.</p> <p>In overleg en samenwerking met mevrouw xxx, de overige inwoners van het betrokken gebied, de</p>	De suggestie om aan te sluiten bij het plan dat door onder andere de gemeente De Bilt en het Utrechts Landschap is ontwikkeld voor dit gebied, is overgenomen.

		gemeente De Bilt en de overige in het gebied actieve terreinbeheerders - waaronder Het Utrechts Landschap - wordt momenteel een alternatief plan uitgewerkt, dat inhoudelijk passender is, recht doet aan alle betrokken belangen en kan rekenen op een breed draagvlak. Mevrouw xxx verzoekt uw Minister dan ook (middels haar vertegenwoordigers en uitvoerende diensten) primair alle noodzakelijke aandacht te besteden en ondersteuning te bieden aan de verdere ontwikkeling en uitwerking van deze alternatieve plannen, alvorens überhaupt over te gaan tot definitieve besluitvorming.	
ZWE-00497	3	Mocht het vlies tijdens de werkzaamheden beschadigd worden dan moet nu al vast staan dat het verkeer op de A27 dan enige jaren afgesloten zal worden. De weg staat dan immers onder water en reparatie en herziene constructie zullen jaren duren. Dit zal een langdurig verkeersinfarct betekenen maar oplossing ten koste van Amelisweerd of welk bos of weiland dan ook met een bypass voor het verkeer op de A27 moet bij voorbaat uitgesloten zijn. Er moet een harde clause worden opgenomen dat er geen nadelige gevolgen buiten de projectgrenzen mogen optreden, ook niet voor het oplossen van de ravage die ontstaat in geval van een calamiteit met de folie. Dus een bypass van bak en vlies moet bij voorbaat 100% uitgesloten worden, evenals bijvoorbeeld verbreding van de bouwzone of verlaging van de grondwaterspiegel waar dan ook in de natuur.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). U schetst een rampscenario dat niet zal optreden. Beschadiging van het folie kan optreden als er onzorgvuldig wordt gewerkt, en dit kan inderdaad leiden tot water op de A27. Maar indien dit optreedt is er altijd een mogelijkheid om een lek te dichten en het water weg te pompen. Een jarenlange blokkade van de A27 door wateroverlast is geen reëel scenario.
	5	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.	Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermde Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit. Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl .
ZWE-00498	2	De compensatie voor het vernietigen van een deel van Amelisweerd is veel te mager uitgewerkt. Aan kaartjes met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit hebben wij niets. Trek dit OTB in tot de compensatie fatsoenlijk is geregeld. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn zijn niet meer beschikbaar voor compensatie. Op dit moment biedt het OTB onvoldoende garantie voor een wel acceptabele compensatie. Trek het in.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur. Conform de Tracéwet kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van Ecologische Hoofdstructuur (EHS) zal plaatsvinden. In het tracébesluit is exact aangegeven waar en met welke oppervlakte de EHS gecompenseerd zal worden. Zie ook hiervoor de nota van wijziging.
	3	Niet alleen wordt het onaangenaam om van de stad naar de Uithof te fietsen (v.v.), maar ook gaat het verkeersplein Rijnsweerd de hele omgeving domineren, omdat het net zo hoog wordt als een flatgebouw van 4 of 5 verdiepingen.	In het tracébesluit staat opgenomen dat er één verbindingsboog in Rijnsweerd onder het maaiveld wordt aangelegd. Dit is de boog van de A27 vanuit Hilversum naar de A28 richting Amersfoort. Het gehele knooppunt Rijnsweerd ondergronds aanbrengen is niet mogelijk aangezien volgens de Tunnelwet in een tunnel geen afslagen mogen voorkomen. In het milieueffectrapport tweede fase (deelrapport ruimte en ruimtelijke kwaliteit) is de landschappelijke impact van het knooppunt Rijnsweerd onderzocht. Uitzicht vanuit de wijken naar het knooppunt is meegewogen in deze beoordeling. In dit rapport is te lezen dat in en rond het knooppunt Rijnsweerd veel beplanting staat, wat de weg vanuit de omgeving gezien grotendeels uit het zicht houdt. Daardoor is de invloed van het knooppunt en de aansluitende wegen op de belevingswaarde van het landschap beperkt.
	5	De werkzaamheden naast de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot veranderingen in de grondwaterstromingen met fatale gevolgen voor de bomen aldaar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren.	Als onderdeel van het hydrologisch onderzoek is een risicoanalyse uitgevoerd naar de risico's en gevolgen van werkzaamheden aan de folie (zie paragraaf 5.6 hydrologisch onderzoek). Hieruit blijkt dat alleen bij significante aantasting van de folie (volledige verwijdering folie over meerdere m2) er een merkbare invloed valt te verwachten op het grondwatersysteem buiten de folie. Daar waar het diepe grondwatersysteem (watervoerend pakket) aan de bovenzijde begrensd wordt door

			<p>een deklaag met een oppervlaktewatersysteem worden de effecten op het ondiepe grondwater nog gedempt.</p> <p>De Commissie voor de milieu-effectrapportage heeft in haar advies aangegeven dat zij adviseren om in de uitvoeringsfase de effecten op grondwater goed te monitoren en waar nodig apparatuur achter de hand te houden om terug te bemalen. Dit advies is overgenomen.</p>
	6	De gemiddelde automobilist is veel meer tijd kwijt door congesties in de stad en op de buitenwegen dan door files op de snelweg. Pak dit doelmatig aan en stop het geld in een goed fiets- en OV-netwerk in de stedelijke regio's.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).
ZWE-00499	2	Er is op dit moment al erg veel geluidsoverlast in Amelisweerd, overal hoor je de autos, het treinverkeer, dit overstemt de vogelgeluiden. Ik voorzie en vrees hogere geluidbelasting als gevolg van de uitbreiding van de A27. Deze vrees wordt versterkt doordat het huidige geluidsscherm ter hoogte van de bedrijven aan Zwarte Woud wordt verwijderd. Alsnog plaatsen van een geluidsscherm heeft als bijkomend voordeel dat er geen direct zicht op de A27 ontstaat. Een bijvoorbeeld met klimop begroeid scherm is esthetisch een stuk aantrekkelijker dan het asfalt van een snelweg	<p>In het ontwerp-tracébesluit komt het geluidsscherm dat in de huidige situatie op de rand van de verdiepte ligging staat te vervallen. Uit de afweging van de doelmatige maatregelen is gebleken dat het terugplaatsen van dit scherm onvoldoende extra geluidreductie oplevert bij de achterliggende woningen en daardoor niet doelmatig is. Dit heeft in het ontwerp-tracébesluit geresulteerd tot een maatregelenpakket waarmee er bij 3 woningen nog een overschrijding optrad van de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan van maximaal 1 dB.</p> <p>Zonder het geluidsscherm langs de rijksweg zal tussen de bedrijfsgebouwen Woudstede en Arboned een gat in de afscherming ontstaan, waarvan door de insprekers wordt opgemerkt dat er veel geluid doorheen zal komen. Aangezien de hoge kantoorgebouwen aan weerszijden zorgen voor een goede afscherming, zou het gat inderdaad kunnen worden ervaren als een opvallende bron van geluid.</p> <p>Uit een aanvullende afweging is gebleken dat een scherm van 6 meter hoog, dat tussen de bestaande bedrijfsgebouwen kan worden geplaatst, doelmatig is. De resterende overschrijdingen kunnen daarmee worden weggenomen en het geluid uit het gat tussen de gebouwen zal als minder hinderlijk worden ervaren. Dit betekent dat het tracébesluit hierop is aangepast. In het Landschapsplan is aangegeven dat schermen op deze locatie een groene uitstraling zullen krijgen.</p>
	7	Waar geluid van een spoorweg kan reflecteren tegen geluidsschermen, die u in dit plan plaatst, moet u die reflectie betrekken in de berekeningen. Dat heeft u niet overal correct gedaan en derhalve moet u dat rechtzetten.	<p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidsscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West.</p> <p>De bouw van het 7 meter hoge geluidsscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidsscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidsscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd.</p> <p>Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidsscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>
ZWE-00500	1	De Maatschap xxx exploiteert een agrarisch bedrijf, jongvee opfok bedrijf, waarvan het erf met gebouwen is gelegen aan de Universiteitsweg 1 te De Bilt. De bij de boerderij behorende gronden liggen aan beide zijden van de Universiteitsweg tussen de N237 en A27, in totaal circa 43 hectare gebruik als volgt verdeeld: <ul style="list-style-type: none"> • Eigendom circa 19,5 hectare • Reguliere pacht circa 8,5 hectare 	Alle genoemde percelen zijn in het tracébesluit opgenomen. Van versnippering is in deze geen sprake, omdat alle gronden geraakt worden door het ontwerp.

	<ul style="list-style-type: none"> • Geliberaliseerde pacht met specifieke gebruiksvoorwaarden voor natuur circa 15,0. Van de 43 hectare is derhalve slechts circa 28 hectare zonder gebruiksbeperking voor de landbouw. <p>Nieuwe toerit Universiteitsweg en natuurcompensatie In het ontwerp-Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht is aan de noordzijde van de aansluiting Uithof op de A28 een nieuwe toerit voorzien, om vanaf de Universiteitsweg de richting A27 Breda of A12 Arnhem te kunnen kiezen.</p> <p>De nieuwe toerit is onder andere gesitueerd op de percelen kadastraal bekend gemeente De Bilt, sectie C, nummers 283, 1901 en 2027 gezamenlijk groot 5.40.25 hectare, eigendom van mevrouw xxx en in reguliere pacht bij de Maatschap xxx. Daarnaast worden rond de nieuwe toerit natuurcompensatie maatregelen genomen die ook deels gerealiseerd worden op de door de maatschap gepachte gronden.</p> <p>Indien bij de verdere uitwerking blijkt dat niet de volledig gepachte oppervlakte nodig is voor het ruimtebeslag van de weg en de natuurcompensatie maatregelen blijft er sprake van versnippering en verslechtering van verkaveling dat de van een economisch landbouwkundige exploitatie van de percelen geen sprake meer kan zijn.</p>	
3	<p>Over het hoofd gezien belang: Toename verkeer Universiteitsweg Door de aanleg van een nieuwe toerit aan de noordzijde van de A28 bij de Universiteitsweg zal, zo blijkt uit de MER, de verkeersintensiteit op de Universiteitsweg tussen de A28 en de N237 met minimaal 50% toenemen. Naast de toename van geluid en fijnstof door het intensiever verkeer komt de verkeersveiligheid in het gedrang. De boerderij is rechtstreeks op de Universiteitsweg ontsloten met twee in/uitritten die intensief worden gebruikt omdat daar ook de boerderijwinkel is gevestigd waar eigen producten worden verkocht.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Het is de verbeterde doorstroming op de ring die weggebruikers van het Onderliggend wegennet naar het hoofdwegennet trekt. Hierdoor ontstaan grotere verkeersstromen op en rond de aansluiting. Als gevolg hiervan zal de Universiteitsweg meer verkeer te verwerken krijgen. Om deze te faciliteren is het aantal opstelvakken voor de verkeerslichten uitgebreid. Dit voorkomt filevorming op de provinciale weg direct voor de aansluiting. De afstand van de aansluiting met het hoofdwegennet tot aan het gedeelte van de Universiteitsweg met de twee uitritten is groot en valt buiten de het projectgebied. In hoofdstuk 8 van de milieu-effectrapportage worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Alle gevoelige bestemmingen binnen het studiegebied hebben een toe- of afname van de concentratie stikstofdioxide van minder dan 1,2 µg/m³ en een toe- of afname van de concentratie fijn stof van minder dan 0,4 µg/m³. Het effect van het project is daarmee gering en voldoet ruim aan de normen. In tegenstelling tot wat inspreker beweert zal de geluidbelasting in 2036 ten gevolge van de Utrechtseweg met ca. 1 dB toenemen ten opzichte van de huidige situatie. Dit is onder het wettelijk kader van de Wet geluidhinder geen aanleiding om geluidbeperkende maatregelen te treffen. De geluidbelasting ten gevolge van de rijkswegen zal bij de boerderij in de situatie met het project Ring Utrecht gelijk zijn aan de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan, deze bedraagt 47 dB.</p>
4	<p>In het ontwerp Tracébesluit zijn geen afdoende maatregelen opgenomen om de gezondheidsrisico van de bewoners van de boerderij te minimaliseren en een veilige ontsluiting van de boerderij te waarborgen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Ter hoogte van de boerderij wordt voldaan aan de luchtnormen en zijn lokale maatregelen niet nodig. Nu bijna overal in Nederland de Europese normen worden gehaald wordt het landelijk beleid meer gericht op maximale gezondheidswinst. De Europese bronmaatregelen zijn momenteel het meest kosteneffectief om de luchtkwaliteit te verbeteren. Om het wagenpark de komende jaren schoner te krijgen worden minder milieubelastende brandstoffen zoals waterstof en de verdere ontwikkeling van elektrische voertuigen gestimuleerd. De Gezondheidsraad is gevraagd te adviseren over hoe gezondheid meer centraal te stellen in het luchtkwaliteitsbeleid. Dit advies wordt in 2017 verwacht.</p>
5	<p>De families Wismeijer en Stelling, eigenaren en bewoners van de boerderij Universiteitsweg 1 in De Bilt worden door de realisatie van het Tracébesluit rechtstreeks in hun belang getroffen zowel door het verlies van landbouwgrond die nodig is voor de realisatie van de noordelijke toerit A28 bij de Universiteitsweg als door de toename van het verkeer op de Universiteitsweg waardoor er</p>	<p>De Universiteitsweg zal door het project drukker worden. De etmaalintensiteit neemt toe met ca. 25% waardoor de geluidbelasting en de emissies bij de woning inderdaad toenemen. Dit effect is onderkend, maar de situatie blijft voldoen aan de geldende normstelling en regelgeving en er zijn geen realistische maatregelen om de effecten te voorkomen. De Universiteitsweg is recent nabij de</p>

		gezondheidsrisico's ontstaan voor de families als gevolg van toename van geluid en fijnstof en het ontstaand van gevaarlijke verkeerssituatie bij de in/uitritten van hun boerderij.	woning van indiener aangepast. De verkeersveiligheidssituatie wordt door het project niet slechter vanwege de aanwezige verkeerslichten. De aankoop van de gronden ten behoeve van de nieuwe toerit naar de A28 is noodzakelijk om het verkeer vanuit de Uithof en vanuit De Bilt in knooppunt Rijnsweerd op de goede rijbaan te krijgen. Zonder deze toerit functioneert het systeem van ontweven niet. Rijkswaterstaat zal, in het kader van artikel 17 Onteigeningswet, voor alle geraakte grondeigenaren en geregistreerde pachters een schadeloosstelling opstellen. De schadeloosstelling betreft een totale schadeloosstelling gebaseerd op de Onteigeningswet en de hierop gevormde jurisprudentie. In hoofdstuk 8 van de milieu-effectrapportage worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een verbetering, vanwege de afname van de achtergrondconcentraties door Europese maatregelen. De Europese maatregelen zoals de voortdurende aanscherping van de Europese emissie-eisen voor nieuwe personenauto's, bestelauto's en vrachtwagens (euronormen) dragen bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit.
ZWE-00501	1	Allereerst komt dit deel van het wegennet niet voor in de file top10 en nauwelijks in de file top50. De vraag is dus welk probleem opgelost moet worden. Bovendien merk ik op dat de files blijven, ook met dit project. Dat is berekend. U steekt heel veel geld in een relatief klein probleem, en lost dan dat probleem niet eens op.	In de file top 50 staan verschillende deeltrajecten die onderdeel zijn van de Ring Utrecht. Een van de twee doelstellingen van het project is om de doorstroming op de Ring Utrecht A27/A12 te laten voldoen aan de streefwaarde 2 uit de Nota Mobiliteit, op een verkeersveilige manier. Het doel van dit project is overigens niet dat alle files worden opgelost, maar dat de doorstroming verbetert. Bij een streefwaarde van 1,0 is er geen sprake meer van file. De ring verbetert de doorstroming maar voorkomt niet alle vertragingen op de ring. Er wordt een mate van vertraging geaccepteerd, omdat voor het volledig oplossen van de files het ruimtegebruik en de benodigde financiële middelen te groot zijn. In het milieueffectrapport is aangetoond dat de doorstroming per saldo verbetert.
	2	Meer asfalt betekent meer auto's en dat betekent meer uitstoot van uitlaatgassen, dus meer luchtverontreiniging. Verbreding van wegen past niet in een beleid van reductie van CO2-emissies, maar zal alleen maar leiden tot meer CO2-emissies.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.
ZWE-00502	1	Volgens het deelrapport lucht bevat het rekenmodel zoveel mogelijk emissies van praktijktesten. Een medewerker van RWS vertelde ons op de informatieavond van 17 mei dat er nog veel factoren van TNO-rollenbanktesten werden gebruikt in het luchtmodel, onder andere in de basismonitoringgegevens van de Emissieregistratie. Zijn dit volgens de Minister ook praktijktesten?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.
	9	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan EHS-compensatie (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van EHS zal plaatsvinden. In het tracébesluit is aangegeven hoeveel oppervlakte EHS hier gecompenseerd zal worden.
ZWE-00504	2	Geluid. Voor projecten zoals de Ring Utrecht fungeert de Wet Milieubeheer als het wettelijk kader om de geluidssituatie te beoordelen en een afweging te maken of geluid beperkende maatregelen doelmatig zijn. In het gedetailleerde onderzoek zijn alle geluidgevoelige objecten (woningen en andere in de Wet Milieubeheer benoemde geluidgevoelige objecten) betrokken, die in de toekomstige situatie een geluidbelasting hebben die hoger is dan de wettelijke voorkeurswaarde van 50 dB. Voor deze geluidgevoelige objecten is onderzocht of de wettelijke toetswaarde wordt overschreden in de situatie na uitvoering van het project in het jaar 2036. Uit de verschillende rapportages met betrekking tot het Ontwerp-Tracébesluit en het bijbehorende "MER Deelrapport Geluid - Hoofdrapport" en "Deelrapport Geluid -Specifiek" blijkt dat ook met een geluidscherm ter hoogte van de Voordorpsdijk met een hoogte van 3 meter en een lengte van 300 meter er een toename in geluid ontstaat. Voor 21 woningen aan de Voordorpsdijk, moet er	In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt nader ingegaan op de vraag waarom geluidbelastingen worden berekend en niet worden gemeten. In de paragraaf 2.5 Geluid van de Nota van Antwoord wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op het gebied rond de Voordorpsdijk.

na het onherroepelijk worden van het Tracébesluit aanvullend worden onderzocht of de wettelijke binnenwaarde in de toekomst zal worden overschreden als gevolg van de uitvoering van het project. Uit het in de bijlage opgenomen overzicht spreekt een bepaalde nauwkeurigheid. Echter voor zowel de uitgangssituatie als de situatie in 2036 wordt uitgegaan van berekeningen en aannames. Om een goede vergelijking tussen de huidige situatie en de situatie na realisatie van het project mogelijk te maken wil cliënt dat er een nul-meting wordt uitgevoerd

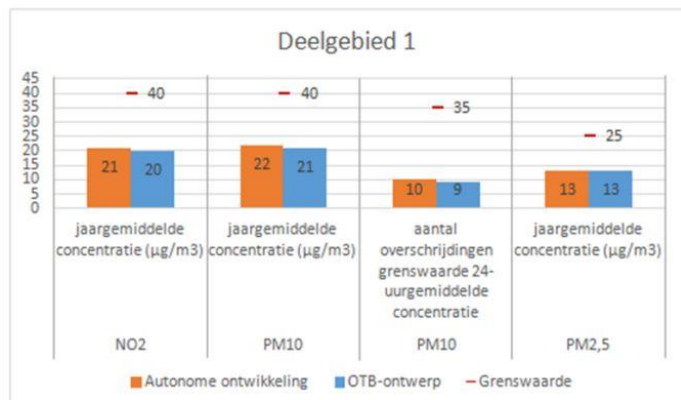
3

Luchtkwaliteit.

De beoordeling van luchtkwaliteit valt uiteen in de beoordeling van (ultra) fijnstof (PM_{2,5} en PM₁₀) en van stikstofdioxide (NO₂). Voor de beoordeling van de luchtkwaliteit kan gekeken worden naar het overschrijden van grensnormen en er kan gekeken worden naar de verandering van luchtkwaliteit. Daarnaast kan er gekeken worden naar de beoordeling van de luchtkwaliteit voor het gehele Ontwerp Tracé of er kan gekeken worden naar de verschillende locaties in het Ontwerp Tracé.

Voor deze zienswijze hebben wij gekeken naar de verandering van de luchtkwaliteit voor de Voordorpsdijk te Groenekan. Voor een beschrijving van de luchtkwaliteit in het OTB-ontwerp is gebruik gemaakt van de rekenresultaten van de modelberekeningen voor het toetsjaar 2030. Het MER deelrapport luchtkwaliteit beschrijft de luchtkwaliteit in de omgeving van het project Ring Utrecht in de huidige situatie, autonome ontwikkeling en het OTB-ontwerp.

De Voordorpsdijk valt onder deelgebied



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

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

Deelgebied 1

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

Deelgebied 1

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

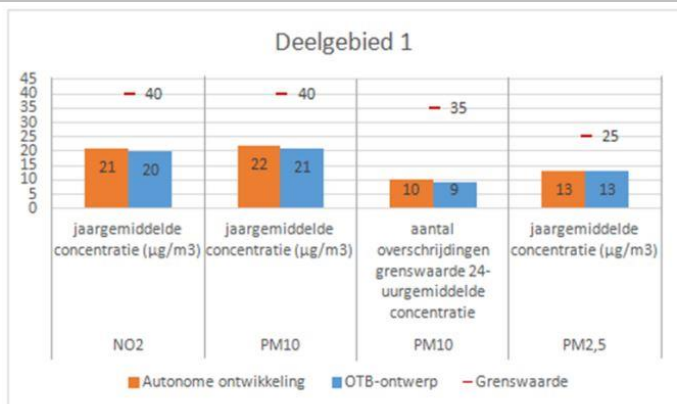
Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.

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

	<p>Deelgebied 1 In deelgebied 1 neemt voor stikstofdioxide en PM10 het oppervlak in de middelste klassen toe. Voor PM2,5 is er een kleine verschuiving naar de hoogste klassen. De veranderingen treden vooral op direct langs de A27 en ontstaan door een toename van de verkeersintensiteiten en wijzigingen in de ligging van de weg ten gevolge van het OTB ontwerp. Gezien bovenstaande kunnen wij niet de conclusie trekken dat de aanleg van dit tracé een verbetering is voor de luchtkwaliteit ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Overige stoffen Ten aanzien van de overige stoffen waarvoor in de Wet Milieubeheer grenswaarden zijn opgenomen, zoals Zwaveldioxide, koolmonoxide, benzeen, lood, ozon, arseen, cadmium, nikkel, benzo(a)pyreen en stikstofoxiden zijn de laatste jaren nergens in Nederland normoverschrijdingen opgetreden en vertonen de concentraties een dalende trend (CBS, PBL, Wageningen UR, 2013/2014). Dit beeld wordt bevestigd door metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit van het RIVM (Mooibroek et al., 2013). Daarmee is het redelijkerwijs niet aannemelijk dat ten gevolge van dit project de grenswaarden voor andere stoffen dan stikstofdioxide en fijn stof overschreden worden. Deze stoffen zijn derhalve niet onderzocht. Echter promotie onderzoek uit 2013 geeft aan dat ook de slijtage van autobanden en remmen fijnstof veroorzaakt en schadelijk is voor de gezondheid. Hier zou aanvullend onderzoek naar gedaan moeten worden.</p>	
4	<p>Ruimte en Ruimtelijke ontwikkeling. Uit de beschrijving van de afzonderlijke deelgebieden blijkt dat er met de ombouw van de Ring Utrecht negatieve effecten optreden op belevingswaarde van stad en landschap. Oorzaken zijn dat de weg meer in het zicht komt te liggen, het ruimtebeslag groter wordt en dwarsverbindingen langer. Vanaf Groenekan tot aan de Biltsestraatweg komt de weg dicht tegen de bebouwing van de linten te liggen. In enkele gevallen zijn hier wanden nodig om het verhoogde weglichaam te keren. Er komen hier ook meer en hogere geluidschermen. Door dit alles komt er per saldo minder en soms helemaal geen beplanting tussen de linten en de weg te staan. Hierdoor wordt de weg vanuit de linten meer zichtbaar dan nu het geval is. Dit heeft een negatief effect op de belevingswaarde van het landschap. Naast de zichtbaarheid van een hoger scherm, zal er mogelijk ook hinder ontstaan door zonreflectie op de hogere geluidschermen. Voor cliënt betekent een en ander een aanslag op het ruimtelijk uitzicht. De relatief smalle onderdoorgang Voordorpsedijk heeft in de huidige situatie al het beeld van een smal en donker tunneltje. De lengtetoeename tot een lengte van ca. 70 meter versterkt dit effect. Het wordt enigszins gemitigeerd doordat het tunnelinterieur en de verlichting worden aangepakt om het gevoel van veiligheid te verbeteren (in het esthetisch programma van eisen wordt uitgewerkt op welke manier). Echter de verbreding van de weg leidt tot verlenging van de smalle en lange onderdoorgang waardoor de belevingswaarde van de onderdoorgang Voordorpsedijk als negatief beoordeeld kan worden. De heer xxx ervaart het als storend, dat hij uit het ontwerp-tracébesluit moet lezen dat hij grond kwijtraakt zonder dat hij hierover van te voren is ingelicht. Bovendien is niet duidelijk op welke wijze Rijkswaterstaat dit gaat oplossen. De uitbreiding van de A27 is een forse aanslag op de flora en fauna in de Voorveldse Polder. Provinciaal beleid is er juist op gericht dat natuurwaarden te versterken. De verhoging van de geluidschermen zorgt ervoor dat cliënt letterlijk de zon niet meer kan zien ondergaan. Zodra dit aan de orde is, zal hij een planschadeclaim indienen.</p>	<p>Uw punt over de ruimtelijke kwaliteit van de onderdoorgang Voordorpsedijk wordt betrokken bij het opstellen van het Esthetisch Programma van Eisen (EPvE) voor dit kunstwerk. De effecten op de belevingswaarde van het landschap zijn in de milieu-effectrapportage beoordeeld als beperkt. Dit aspect is in de besluitvorming betrokken. Naar aanleiding van uw zorg ten aanzien van lichtreflectie van de geluidschermen is aan te geven dat hier sprake zal zijn van schermen die aan beide zijden met beplanting zijn afgeschermd. Lichtreflectie is daarom niet te verwachten. Het spijt ons te constateren dat u niet voor publicatie van het ontwerp-tracébesluit op de hoogte bent gesteld van de impact van het plan op uw grond. Inmiddels is nader contact met u opgenomen vanuit de projectorganisatie.</p>
5	<p>Water Voor de watergangen tussen de A27 en de Voordorpsedijk moet het precieze verloop nog bepaald worden. Het is mogelijk dat hierbij de schuur op het perceel Voordorpsedijk 20a geamoveerd zal moeten worden. Een definitieve oplossing voor deze locatie wordt voor de vaststelling van het TB bepaald. Direct ten zuiden van de Voordorpsedijk, langs de boerderij op nummer 20A wordt de watergang</p>	<p>In het ontwerp is aandacht voor een goede waterafvoer. Mede op basis van uw zienswijze is gekozen voor een alternatief ontwerp waarbij de bestaande waterstructuur zoveel mogelijk blijft gehandhaafd. Het noordelijke deel van de watergang langs de A27 blijft hier gehandhaafd. Dit aangepaste ontwerp wordt meegenomen in het tracébesluit en is beschreven in de Nota van Wijziging.</p>

		<p>niet verbreed omdat daar onvoldoende ruimte voor verbreding beschikbaar is. Door toepassing van een keerwand wordt de bestaande watergang langs de kavel behouden, of er wordt een watergang om de woonkavel heen verbreed en met een nieuwe duiker onder de Voordorpsedijk door verbonden met het bestaande watersysteem. Er worden verder geen maatregelen voorgesteld om dit bestaande watersysteem geschikt te maken om het water uit de aan te leggen brede watergang goed te kunnen verwerken.</p> <p>Door de klimaatverandering zal er vaker veel kortdurend water aanwezig zijn, doordat de verdere afvoer beperkt is zal het omliggende land vernatten. Hierdoor wordt de landbouwkundige bruikbaarheid minder. Verder zijn er twijfels of het onderhoud goed uitgevoerd kan worden.</p> <p>Er zijn een aantal algemeen geldende uitgangspunten waaraan het ontwerp van het watersysteem moet voldoen. Eén van deze uitgangspunten is het principe van duurzaamheid. Afstromend water wordt niet zo snel mogelijk afgevoerd, maar wordt op een natuurlijke wijze ofwel gefiltreerd in de bodem zodat de grondwateraanvulling op peil blijft, ofwel tijdelijk gebufferd zodat geen wateroverlast benedenstrooms ontstaat door piekbelastingen van het oppervlaktewater. Met betrekking tot de waterkwaliteit wordt gestreefd zo min mogelijk verontreinigd water af te voeren. Hiermee wordt invulling gegeven aan zowel de voorkeursvolgorde van waterkwantiteit "vasthouden-bergen-afvoeren" als aan die van waterkwaliteit "schoonhouden-scheiden-zuiveren".</p> <p>Clïënt maakt zich ernstige zorgen over het feit dat het regenwater vanaf de snelweg in de sloten terecht komt. Dit regenwater is vervuild met o.a. olie en min-off. Het vee van cliënt, gebruikt het water uit de sloot als drinkwater, ten behoeve van kwaliteitsprogramma's zoals "Kwaliteit" een KKM, moet hij aantonen met monsters dat het water aan de vereiste kwaliteit voldoet. Door de verbreding van de snelweg is het de vraag of hij aan die eisen kan voldoen. Om die reden vraagt cliënt het water dat vanaf de snelweg in het oppervlaktewater komt te laten zuiveren. Net zoals hij dat verplicht is voor het spoelwater vanaf zijn erf.</p>	<p>Conform de eisen van het waterschap wordt in het ontwerp rekening gehouden met een minimale bermbreedte tussen weg en watergang. Daarmee wordt voorkomen dat wegwater ongezuiverd in het oppervlaktewater terecht komt. De bermassage van het wegwater zorgt voor voldoende zuivering. Daarmee is en blijft het water in de watergang ook geschikt voor veedrenking.</p>
ZWE-00505	2	<p>Waterhuishouding</p> <p>Door de verbreding van de A27 neemt het verhard oppervlak in de omgeving nadrukkelijk toe. Daarnaast moeten er door de aanleg van een extra rijstrook op de A27 nog een aantal bestaande watergangen worden verlegd. Uit de rapporten van het Ontwerp-Tracébesluit blijkt dat er een brede watergang wordt aangelegd naast het perceel Voordorpsedijk 20a. Deze watergang wordt daarna aangesloten op de bestaande watergang aan de Voordorpsedijk. Echter deze watergang wordt niet verbreed zodat het niet duidelijk is of de bestaande watergang de hoeveelheid water uit de verbrede watergang ook inderdaad kan opvangen.</p>	<p>In het ontwerp is aandacht voor een goede waterafvoer. Mede op basis van uw zienswijze is gekozen voor een alternatief ontwerp waarbij de bestaande waterstructuur gehandhaafd blijft. De watergang langs de A27 ter hoogte van de Voordorpsedijk blijft gehandhaafd. Dit aangepaste ontwerp is opgenomen in de Nota van Wijziging bij het tracébesluit.</p>
	5	<p>Geluid.</p> <p>Uit de verschillende rapportages met betrekking tot het Ontwerp-Tracébesluit en het bijbehorende "MER Deelrapport Geluid - Hoofdrapport" en "Deelrapport Geluid - Specifiek" blijkt dat ook met een geluidsscherm ter hoogte van de Voordorpsedijk met een hoogte van 3 meter en een lengte van 300 meter er een toename in geluid ontstaat. Uit de tekening is af te leiden dat dit geluidsscherm geplaatst wordt ter hoogte van de onderdoorgang aan de Voordorpsedijk. Door het geluidsscherm dat aan de overzijde van de A27 wordt geplaatst, gaat er een weerkaatsing van het geluid optreden. De familie xxx zou graag zien dat het geluidsscherm bij de onderdoorgang naar het zuiden wordt verlengd. Voor 21 woningen, waaronder de woning van de heer en mevrouw xxx, moet er na het onherroepelijk worden van het Tracébesluit aanvullend worden onderzocht of de wettelijke binnenwaarde in de toekomst zal worden overschreden als gevolg van de uitvoering van het project. Uit het in de bijlage opgenomen overzicht spreekt een bepaalde nauwkeurigheid. Echter voor zowel de uitgangssituatie als voor de situatie in 2036 wordt uitgegaan van berekeningen en aannames. Om een goede vergelijking tussen de huidige situatie en de situatie na realisatie van het project mogelijk te maken wil cliënt dat er een nul-meting wordt uitgevoerd.</p> <p>In november 2014 is er door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu een beschikking afgegeven met als onderwerp: "Ambtshalve wijziging geluidproductieplafonds op referentiepunten" project</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt nader ingegaan op de vraag waarom geluidbelastingen worden berekend en niet worden gemeten.</p> <p>In het tracébesluit zijn de geluidschermen opgenomen die nodig zijn om aan de wettelijke toetswaarden te voldoen én die voldoende doelmatig zijn. Dat wil zeggen dat de kosten voor het scherm in verhouding staan tot het aantal betrokken woningen. Hiervoor geldt een wettelijk vastgesteld doelmatigheidscriterium. Het verlengen van het geluidsscherm dat in het ontwerp tracébesluit ter hoogte van de Voordorpsedijk is opgenomen blijkt niet doelmatig te zijn en wordt om die reden niet in het tracébesluit opgenomen.</p> <p>Voor het gebied rond de Voordorpsedijk is een bovenwettelijke maatregel voorzien. Deze aanvullende maatregelen worden getroffen om de geluidbelasting verder te verlagen, maar maken geen deel uit van het tracébesluit. Er is voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen. In het bovenwettelijk pakket is voor Rijsweerd een bovenwettelijke maatregel voorzien: het plaatsen van een nieuw scherm, aansluitend aan het geluidsscherm uit het tracébesluit, met een hoogte van 2 meter. Op de website van de provincie kunt u het totale bovenwettelijke maatregelpakket zien, zie http://www.provincie-utrecht.nl/bwmingutrecht.</p>

<p>"Tweelaags ZOAB, Utrecht Voordorp". In deze beschikking is het geluidproductieplafond op 53 referentiepunten gewijzigd. Een referentiepunt ligt op 50 meter van de snelweg en doordat er een bovengrens gesteld wordt aan de geluidproductie van de weg, ligt er ook een bovengrens vast voor de geluidbelasting op alle geluidgevoelige objecten die zich bevinden in de omgeving van de referentiepunten.</p> <p>Indien er een bronmaatregel, zoals twee laags ZOAB, wordt genomen kan er voor geluidsbelasting gekeken worden naar de referentiepunten. Bij maatregelen in de overdracht, zoals geluidsschermen mag dit niet en moet er een toets bij de geluidgevoelige bestemmingen worden uitgevoerd en vervolgens wordt het geluidproductieplafond opnieuw bepaald en vastgesteld. In onderstaande tabel wordt voor de referentiepunten die oostelijk van de A27 liggen en vanaf de spoorlijn naar het zuiden tot aan de Biltse Rading het geluidproductieplafond (GPP) weergegeven van:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Situatie voor het aanleggen van het twee-laags ZOAB 2. Situatie na het aanleggen van het twee-laags ZOAB 3. Situatie na Tracé Besluit A27/ Al Utrecht Eemnes. 2015 4. Situatie volgens akoestisch onderzoek OTB/MER. Bijlage 3c blad 9. <p>De gegevens van situatie 1 en 2 komen uit de beschikking van 26 november 2014. De gegevens van situatie 3 komen van het openbare geluidregister van Rijkswaterstaat.</p> <p>Het geluidsscherm aan de oostkant van de A27 ter hoogte van de Voordorpsedijk te Groenekan wordt geplaatst tussen de referentiepunten 23949 en 23946. Hier is een duidelijke afname te zien in het gewijzigde geluidproductieplafond. Daar waar het geluidsscherm niet staat is een toename in het geluidproductieplafond te zien, terwijl deze al aan de hoge kant is.</p> <p>Voor de woning van de heer en mevrouw xxx is het referentiepunt 33943 van belang. Hierbij is te zien dat het geluidproductieplafond weer verhoogd gaat worden. De conclusie is dat ook de geluidsoverlast op de woning toe gaat nemen. Het zijn echter nog steeds aannames en berekeningen. De heer en mevrouw xxx zouden graag een nul meting uitgevoerd zien worden, zodat duidelijk is wat het geluidniveau nu is, daarnaast zouden de heer en mevrouw xxx er voor willen pleiten om het geluidsscherm door te trekken tot de Biltse Rading of anders de mogelijkheden voor een geluidswal van 1,5 meter hoog, zoals deze ook bij de spoorlijn ligt. Daarnaast zou er gekeken moeten worden naar de mogelijkheid om bij dit geluidsscherm ook een reductie van fijnstof te kunnen realiseren en in te passen in de omgeving.</p>	<p>Met dit bovenwettelijke geluidsscherm wordt de geluidbelasting bij uw woning met 2 dB extra verlaagd ten opzichte van het geluidsscherm uit het tracébesluit. Daarmee wordt de geluidbelasting die op grond van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan niet overschreden.</p>
<p>6 Luchtkwaliteit</p> <p>De beoordeling van luchtkwaliteit valt uiteen in de beoordeling van (ultra) fijnstof (PM 2,5 en PM 10) en van stikstofdioxide (NO₂). Voor de beoordeling van de luchtkwaliteit kan gerefereerd worden naar het overschrijden van grensnormen en er kan gerefereerd worden naar de verandering van luchtkwaliteit. Daarnaast kan er gekeken worden naar de beoordeling van de luchtkwaliteit voor het gehele Ontwerp Tracé of er kan gekeken worden naar de verschillende locaties in het Ontwerp Tracé.</p> <p>Voor deze zienswijze hebben wij gekeken naar de verandering van de luchtkwaliteit voor de Voordorpsedijk te Groenekan. Voor een beschrijving van de luchtkwaliteit in het OTB-ontwerp is gebruik gemaakt van de rekenresultaten van de modelberekeningen voor het toetsjaar 2030.</p> <p>Het MER deelrapport luchtkwaliteit beschrijft de luchtkwaliteit in de omgeving van het project Ring Utrecht in de huidige situatie, autonome ontwikkeling en het OTB-ontwerp.</p> <p>De Voordorpsedijk valt onder deelgebied 1.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p>



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

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

Deelgebied 1

In deelgebied 1 nemen de emissies van NO_x in het OTB-ontwerp toe met 4,6%.

Voor PM₁₀ is de toename 4,4% en voor PM_{2,5} is de toename 4,7%. De totale emissies nemen toe vanwege een toename in de totale verkeersintensiteit. De groei van de emissies is het grootst voor personenauto's.

Deelgebied 1

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

Deelgebied 1

In deelgebied 1 neemt voor stikstofdioxide en PM₁₀ het oppervlak in de middelste klassen toe.

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

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

ZWE-00507 1 Hierbij wil ik u in kennis stellen van de zorgen, die onder de leden van onze volkstuinvereniging leven over de verbreding van de A27 / A12. De ATV de Groene Lunet heeft haar tuinencomplex langs het spoor Utrecht - Den Bosch op 200 meter van de A27 in de Utrechtse wijk Lunetten. Lunetten wordt in diverse publicaties genoemd als een wijk met hoge concentraties NO₂ en fijnstof. Op de roetkaart van Nederland (Roetconcentraties (EC in µg/m³) in Utrecht; bron: Ministerie I&M; data: RIVM/DCMR 2014) kleurt de wijk nu al vuurrood. Onze leden verwachten dat verbreding van de A27 / A12 gaat leiden tot toename van het autoverkeer met als gevolg meer fijnstof, meer NO₂ (nadelig effect op de plantengroei), meer lawaai en het gaat in tegen het idee van een schonere stad. Onze leden tuinieren op ecologische wijze en staan voor een duurzame manier van leven, waarbij zorgvuldig om wordt gegaan met de natuur en natuurlijke hulpbronnen. Daarom willen wij u dringend verzoeken om na te gaan of de oplossing voor de geschetste

Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).

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

		<p>mobilitateitsknelpunten niet te behalen is door het geld te besteden aan verbetering van het regionale openbaar vervoer.</p>	
ZWE-00508	2	<p>Als gevolg van de aanpak van de Ring Utrecht zal de doorstroming op de A27, de A12 en de A28 verbeteren. Dat geldt al zeker niet voor de komende 10 jaar. De werkzaamheden zullen de doorstroming belemmeren, omleidingen en vertraging veroorzaken. Ook als het project klaar is is het niet waar. Dat is moeilijker hard te maken, want wie kent de toekomst? Maar instituten die juist zijn opgericht om de overheid te adviseren omtrent de toekomst (CPB, PBL) adviseren toch echt anders.</p> <p>Momenteel staan op dit deel dagelijks lange files, die ook hoog in de file top-50 staan. Vooropgesteld: het is onzinnig om de situatie nu te gebruiken om de situatie over 10 jaar te onderbouwen. Maar uw uitspraak is ook gewoon niet waar. Op https://www.google.nl/maps/search/verkeer/@52.0757524,5.17,13z/data=!5m1!1e1 zie je bij "live verkeersinformatie->typisch verkeer" de files. De informatie daar laat zich gemakkelijk omrekenen tot de NoMo norm. Nergens en nooit wordt die overschreden. Er staan inderdaad wel files, maar "dagelijks" is niet waar en "lang" is wel wat overdreven, toch?</p> <p>Daarbij valt nog op dat de files die er staan, altijd gerelateerd zijn aan op- en afritten. Om die files aan te pakken zou je - als je het achterhaalde asfaltparadigma toch nog blijft aanhangen - de wegen in de stad moeten verbreden. Niet wonen of werken dus in de stad, maar autorijden.</p> <p>Hoog in de file top-50? EVO en TLN plaatsen de files in de regio niet in de top 20 (http://www.evo.nl/site/files-kosten-nederland-852-miljoen-euro). Toegegeven, de verkeersinformatiedienst plaatst de file bij Rijnsweerd op plaats 5, maar dat is nu juist de file die de minister NIET gaat oplossen (rapport OWN-studie Ring Utrecht, figuur 6.2. Dit rapport ligt onder het OTB en ik raad u dan ook aan het te lezen voordat u standaardbriefjes laat schrijven). Dus als uw uitspraak al waar is, dan nog is hij onzinnig in de context van dit project.</p> <p>De door de minister voorgestelde aanpak zullen deze files sterk verminderen, en zorgen bovendien voor een veiliger verkeerssituatie. (over de taalfouten zal ik niet struikelen. Ik maak er ook wel)</p> <p>Van deze uitspraak zijn beide delen onwaar. ten aanzien van het eerste: zie boven; van het tweede: Decisio heeft in zijn MKBA al aangetoond dat dit project het aantal verkeersslachtoffers doet stijgen.</p> <p>Bekende bottleneck in het project betreft de zogenaamde bak Amelisweerd. Kijk nog eens op google: juist de bak is nu geen flessenhals. Maar voor de afwisseling doet u hier een ware uitspraak: in het project WORDT de bak wellicht een flessenhals (pagina 107 van deelrapport Verkeer).</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>In de MKBA wordt berekend dat er ten gevolge van de toename van de hoeveelheid verkeer er meer verkeersslachtoffers komen. Echter, in de methodiek van de MKBA wordt geen rekening gehouden met de specifieke verkeersveiligheidsmaatregelen die in het tracébesluit aan de Ring Utrecht zijn toegevoegd om de oplossing verkeersveiliger te maken. Voor een volledige analyse van het effect op verkeersveiligheid zie paragraaf 2.1 onderdeel verkeersveiligheid in de toelichting op het tracébesluit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.3 verschuiven van knelpunten).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.1 verkeersprognoses, huidige situatie groei verkeer).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Het project is er op gericht een toekomstvast oplossing te bieden voor structurele bereikbaarheidsproblemen op de lange termijn. Het project richt zich niet alleen op de bereikbaarheidsproblemen van vandaag.</p> <p>In uw zienswijze stelt u dat de file bij Rijnsweerd (op plaats 5 in de file top 50 van de Verkeersinformatiedienst) niet wordt opgelost. Het betreft de file op de A28 tussen Amersfoort en Utrecht voor Rijnsweerd. Deze file wordt door het project Ring Utrecht juist wel opgelost (zie Deelrapport Verkeer).</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten over de lange termijn ontwikkelingen op het terrein van verkeer en vervoer in Nederland gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Ook in eerdere fasen van de planuitwerking is steeds rekening gehouden met de meest recente inzichten. Voor meer informatie over de modelinstellingen en de kwaliteit van het gehanteerde verkeersmodel NRM zie bijlage A en B van het deelrapport Verkeer. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r..</p> <p>Om de ontwikkeling van de mobiliteit inzichtelijk te maken is een ijkpunt nodig, een basisjaar waarmee de toekomstige intensiteiten vergeleken kunnen worden om de ontwikkeling en de effecten te bepalen. Hiervoor worden, tellingen, metingen en registraties gebruikt. In de huidige situatie (basisjaar 2014) is er sprake van congestie. In het deelrapport verkeer is aangegeven dat dit een structureel knelpunt vormt (zie Deelrapport verkeer, huidige situatie).</p> <p>De files zijn voor een deel inderdaad gerelateerd aan toe- en afritten, omdat daar de verkeersstroom verstoord wordt door in- en uitvoegend verkeer, en/of door terugslag van wachtrijen. Daarvoor zijn in het kader van de Ring Utrecht specifieke maatregelen voor getroffen. Effecten op het onderliggend wegennet kunnen ten dele aan veranderingen op het hoofdwegennet toegeschreven worden, maar ook aan ruimtelijke ontwikkelingen in en rond de stad Utrecht. Per saldo verbetert de doorstroming op het onderliggend wegennet als gevolg van de realisatie van het project. Zie deelrapport verkeer hoofdstuk 8.</p> <p>In de huidige situatie en de referentiesituatie (situatie 2030 zonder project Ring Utrecht) vormt het weefvak tussen de knooppunten Rijnsweerd en Lunetten in zuidelijke rijrichting wel degelijk een bottleneck. Dat houdt in dat de file dus niet in de Bak staat, maar daarbuiten. In de situatie met</p>

		<p>project Ring Utrecht wordt bovenstaande bottleneck opgelost, maar ontstaat in knooppunt Lunetten een file, die terug kan slaan tot in de Bak. Rijkswaterstaat onderzoekt momenteel samen met onder andere de gemeente Utrecht en de Provincie Utrecht hoeveel verkeershinder het project mogelijk gaat veroorzaken tijdens de realisatiefase. Er zullen maatregelen getroffen worden om deze hinder te minimaliseren.</p>
3	<p>Om de doorstroming te verbeteren zijn zeven rijstroken op dit deel echter nodig. Dit is een niet te onderbouwen uitspraak. U presenteert het echter als een feit en het is daarmee een leugen. Op voorspraak van de PvdA-fractie is in het verleden onderzocht of een verkeersveilige oplossing mogelijk was waarin zeven rijstroken binnen de bestaande bak gerealiseerd zouden kunnen worden. Ik heb u om een referentie naar het onderzoek gevraagd. Die heeft u niet gegeven. Uiteraard, want dat onderzoek is nooit uitgevoerd. Niemand heeft ooit beweerd dat er zeven rijstroken binnen de bak passen (ik neem aan dat u zeven rijstroken per rijrichting bedoelt). De conclusie was – helaas – dat binnen de bestaande bak geen oplossing voor de doorstroming mogelijk was, zonder dat de verkeersveiligheid in het geding zou komen. Er waren wel degelijk "oplossingen" binnen de bak, verkeersveilige, maar die pasten niet binnen het beleid van de minister. Die "oplossing" was gebouwd rondom een maximum snelheid van 80 km/u. Hoe de minister denkt over maximum snelheden en verkeersdoden verheldert zij zelf: op het altaar van vroemvroemplankgas 130 slachtofferdert zij tientallen doden per jaar. Overigens bestrijd ik het woordgebruik "oplossing". Het probleem wordt door dit project niet opgelost. Meer asfalt lost files niet op (het syndroom van Downs, met s, zie http://www.uctc.net/access/25/Access%2025%20-%20004%20-%20Traffic%20Congestion%20is%20Here%20to%20Stay.pdf). Als er al een oplossing bestaat dan zal die waarschijnlijk op rekeningrijden gebaseerd moeten zijn.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur en 2x6 rijstroken). Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer, hoofdstuk 8.</p>
4	<p>– maatregelen. Is dat leefbaarheid op peil houden? Acht jaar lang overlast door wegwerkzaamheden, bijvoorbeeld sluipverkeer? Dit project vergroot de luchtvervuiling, het lawaai, de stikstofdepositie en de CO2 uitstoot. Het kost waardevolle natuur. Het vermindert de bereikbaarheid van de regio; er is zelfs een risico dat de regio totaal onbereikbaar wordt, als de werkzaamheden rond het folie leiden tot afsluiten van de A27 of van de spoorlijnen vanuit Utrecht naar het zuiden en oosten. Er wordt veel geïnvesteerd in natuurcompensatie. De eerste bijlage bij deze e-mail is een kopie van een kaart van het OTB. U ziet in het noordwest kwadrant van knooppunt Rijnsweerd een aantal donkergroene vlekjes in het talud van de afslag van A27 naar A28. Die vlekjes noemt de minister "natuurcompensatie" want ze wil er ooit bomen planten. Is dat veel investeren? De tweede bijlage is een foto van het landgoed Niënhof. Nu is het agrarisch gebied, groen, rustig, mooi. In het OTB zet de minister er een lijntje omheen, en zegt dan dat het eeuwenoude bomen in Amelisweerd kan compenseren. Natuurcompensatie is voor de minister op ene plaats natuur verwoesten en op een andere plaats natuur natuur noemen. Een soortgelijke situatie treedt op bij het landgoed Sandwijck. Eigenlijk is het daar nog erger, want de minister gaat die gronden eerst in gebruik nemen als werkterrein. Wat nu agrarische natuur is, wordt 10 jaar lang werkterrein. Daarna zal het wel gesaneerd moeten worden, en misschien kan er 10 jaar later eindelijk een boom geplant gaan worden. Weer 2 eeuwen later zullen uw kindskinderen zeggen: vroeger stonden er in Amelisweerd mooiere bomen. Ach, natuurlijk zullen uw kindskinderen dat niet zeggen. Als de overheid met klimaatbeleid zo doorgaat als deze minister met dit project, dan ligt Amersfoort al over 100 jaar diep onder water. Die bomen gaan er gewoon nooit komen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit. De donkergroene vlekjes in het noordwest kwadrant van knooppunt Rijnsweerd waarop inspreker doelt zijn geen natuurcompensatie, maar Boswet compensatie.</p>

		U noemt het veel investeren in natuurcompensatie. Maar het is weinig investeren en het is al helemaal niet natuurcompensatie.	
	5	En ook worden er nieuwe en betere geluidsschermen geplaatst, waardoor de geluidshinder in grote delen van Utrecht af zal nemen. Geluidssanering kan (en zal) binnen één of twee jaar wettelijk worden afgedwongen als dit project niet doorgaat. Maar als het wel doorgaat staat het de minister vrij om die sanering jaren uit te stellen. Qua verkeerslawaai kán dit project alleen maar slecht voor de bewoners uitpakken, nooit goed. Het is een gotspe om die geluidssanering aan dit project toe te kennen, waar dit project juist uitstel van sanering legitimeert.	In de Wet milieubeheer is voorgeschreven dat het verplicht is om de sanering langs een traject mee te nemen bij de uitvoering van het project, als dat project leidt tot het aanpassen van de geluidproductieplafonds. Aangezien dat bij het project Ring Utrecht het geval is, zal de sanering tegelijkertijd met de realisatie van het tracébesluit worden uitgevoerd. Er kan niet worden gesteld dat de sanering eerder plaats zou vinden, als deze los van het project (autonoom) zou worden uitgevoerd. Voor deze autonome sanering geldt conform de Wet milieubeheer dat het saneringsplan uiterlijk 30 december 2020 moet zijn ingediend. De minister moet dan het plan nog vaststellen, waarbij ook een termijn van uitvoering kan worden opgenomen. Bovendien is het niet zo dat het meenemen van de sanering in het project Ring Utrecht leidt tot minder omvangrijke maatregelen dan bij een autonome sanering. De maatregelen zijn in het project gedimensioneerd op een verkeersprognose voor het jaar 2036 en die is hoger dan de verkeersintensiteiten uit het geluidregister die bij autonome sanering gebruikt moeten worden. Een hogere geluidbelasting betekent dat er meer maatregelen getroffen moeten worden om aan de streefwaarde voor sanering te kunnen voldoen.
ZWE-00509	1	Utrechts Landschap maakt hierbij graag van de gelegenheid gebruik om te reageren op het ontwerp-tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht. In onze zienswijze agenderen wij de volgende onderwerpen: nieuwe inzichten over mobiliteitsbeleid, aantasting natuur en landschap, beginselen en uitwerking natuurcompensatie (o.a. landgoed Niënhof), kansen liniepark Rijnsweerd. Onjuistheden: Mobiliteitsbeleid Tot nu toe is er tav 'nut & noodzaak' voor aanpassingen aan de Ring Utrecht uitgegaan van bepaalde prognoses en opvattingen over verkeersintensiteit, verkeerskundige aspecten, bereikbaarheid en mobiliteitsopgave. Recent onderzoek en analyse van het Planbureau voor de Leefomgeving en CPB leveren daarover nieuwe inzichten. Wij zijn benieuwd hoe deze nieuwe inzichten over mobiliteitsbeleid uitpakken voor de vraag over 'nut & noodzaak', de gekozen oplossingen voor Ring Utrecht en of dit tot nieuwe conclusies leidt. Deze analyses zijn het fundament onder de onderbouwing voor de noodzaak van de maatregelen, dus het is van wezenlijk belang om actuele inzichten daarover mee te nemen.	Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed. Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoeslag gecompenseerd. Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van de ecologische hoofdstructuur (EHS), als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat, de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het milieu-effectrapport tweede fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigend stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (advies centraal planbureau).
	2	In het OTB A27/A12 Ring Utrecht Mitigatie- en compensatieplan zijn 4 voorkeurslocaties voor natuurcompensatie benoemd. Wij vinden dat, naast de uitgangspunten voor de voorkeurslocaties	De betekenis van Landgoed Niënhof voor de door inspreker genoemde ecologische verbinding aan de oostkant van Utrecht wordt onderkend. Het inrichten met de juiste natuurtypen is inderdaad

		<p>zoals beschreven in paragraaf 7.5, de criteria 'bijdrage aan een robuust natuurnetwerk' en 'ontwikkeling van hoogwaardige natuurkwaliteit' leidend moeten zijn bij de definitieve locatiekeuze. Landgoed Niënhof voldoet aan zowel deze twee criteria als de uitgangspunten van Rijkswaterstaat. Wij willen benadrukken dat door de natuurcompensatie op deze locatie te realiseren een belangrijk kerngebied kan worden ontwikkeld, middenin de kwetsbare ecologische verbindingzone tussen het Noorderpark en Kromme Rijngebied. Hiermee wordt invulling gegeven aan een missende schakel binnen deze zone, waar al jaren intensief door diverse gebiedspartijen wordt gewerkt aan natuurontwikkeling en -verbindingen.</p> <p>Utrechts Landschap heeft een inrichtingsplan opgesteld voor de Niënhof, uitgaande van de ontwikkeling van een kleinschalig natuurlandschap, bestaande uit soortenrijke graslanden, waaronder grondwatergevoed dotterbloemhooiland, natuurridders, houtwallen en hoogstamboomgaarden. Daarnaast hebben wij de provincie voorgesteld om het gebied 'groene contour' gebied te maken, waardoor wijziging naar EHS status- na inrichting - gegarandeerd is. Wij vragen Rijkswaterstaat om de beschrijving van de natuurcompensatielocatie Niënhof op basis van bovenstaande informatie aan te passen.</p>	<p>van wezenlijk belang voor het functioneren van deze verbinding. De beschrijving van de natuurcompensatielocatie Landgoed Niënhof is aangepast in het Mitigatie- en compensatieplan (zie hiervoor de bijlage bij de Nota van Wijziging).</p>
	4	<p>Door het ontwerp-tracé van deelgebied A27/A28 knooppunt Rijnsweerd worden natuurgebieden en de ecologische zone Sandwijck- Oostbroek aangetast, mede omdat er fysiek natuur verdwijnt. Zo wordt de zuidkant van landgoed Sandwijck aangetast en door de aanleg van de nieuwe oprit verdwijnen natuurpercelen aldaar en kan de geplande ecologische verbinding niet gerealiseerd worden.</p> <p>Zeker de aantasting van het waardevolle natuurgebied Sandwijck, dat tevens functioneert als kerngebied in de eerder genoemde ecologische verbinding Noorderpark-Kromme Rijn, zien wij als zeer ongewenst. Als eigenaar en beheerder van landgoed Sandwijck willen wij benadrukken dat deze aantasting zoveel mogelijk voorkomen dient te worden en kwalitatief hoogwaardig moet worden gecompenseerd, bij voorkeur binnen de verbindingzone. Hoogwaardige compensatie geldt uiteraard voor alle ingrepen waar EHS en bos worden aangetast (o.a. voor de oprit).</p> <p>Faunatunnel Universiteitsweg In de ecologische verbinding ligt een faunatunnel onder de Universiteitsweg. Deze blijft in het plan gehandhaafd. Wel is opgenomen dat ter hoogte van de faunapassage een werkterrein wordt gerealiseerd. Dit is zeer ongewenst, juist op deze kwetsbare plek waar de ecologische verbinding momenteel smal is en waar extra druk op komt te staan door aanleg van de oprit. Wij doen het dringende verzoek om een andere locatie voor het werkterrein te zoeken.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>In de Nota van Wijziging is te zien hoe het werkterrein en de invulling van de compensatie in dit gebied aangepast is tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit; het werkterrein is kleiner geworden en de invulling van de compensatie is gewijzigd om beter aan te sluiten bij de bestaande inrichting van het gebied en de functionerende EHS zone hier. Tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit is overleg gevoerd met diverse betrokken partijen wat geleid heeft tot een aangepast ontwerp.</p> <p>Het werkterrein op deze locatie is noodzakelijk in verband met het te bouwen kunstwerk voor de elkaar ongelijkvloers kruisende rijbanen (een zogenaamde 'pergola constructie'). De omvang van het werkterrein wordt zo klein mogelijk gehouden om de schade aan de natuurwaarden zoveel mogelijk te beperken. Mede naar aanleiding van een groot aantal zienswijzen is de omvang van het werkterrein tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit sterkt beperkt. In het contract voor de uitvoeringsfase zal de eis worden opgenomen dat de ecologische verbinding in het gebied functioneel moet blijven.</p> <p>In het contract voor de uitvoeringsfase zal tevens de eis worden opgenomen dat aantasting van natuurgebied Sandwijck zoveel mogelijk voorkomen moet worden. Onvermijdelijke aantasting zal met hoogwaardige natuur worden gecompenseerd.</p>
ZWE-00510	4	<p>Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.</p>	<p>Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermd Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit.</p> <p>Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl.</p>
	14	<p>Ook heeft u geen rekening gehouden met de afname van autobezit door huidige en toekomstige generaties. De veertigplussers (bevolkingspiek) zullen over twee tot drie decennia ophouden met autorijden vanwege hun leeftijd. Juist onder deze groep is veel autobezit te vinden. De generaties na ons zullen veelal geen privéauto's meer hebben.</p>	<p>De ontwikkelde landelijke toekomstscenario's van de planbureaus CPB en PBL zijn de meest recente inzichten ten aanzien van de groei van de economie, autobezit en autobezit, thuiswerken, toepassing van meer elektronica in het verkeer, elektrische fiets en andere innovatieve ontwikkelingen, et cetera meegenomen (zie desbetreffende rapportages van CPB/PBL over WLO1 en WLO2). Die landelijke toekomstscenario's vormen weer input voor de</p>

			verkeersmodellen die zijn toegepast in het project Ring Utrecht. Zo wordt er onder meer rekening gehouden met een toenemend gebruik van het openbaar vervoer in de toekomst en afnemend autobezit.
	15	Waar geluid van een spoorweg kan reflecteren tegen geluidsschermen, die u in dit plan plaatst, moet u die reflectie betrekken in de berekeningen. Dat heeft u niet overal correct gedaan en derhalve moet u dat rechtzetten.	<p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidsscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West.</p> <p>De bouw van het 7 meter hoge geluidsscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidsscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidsscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd.</p> <p>Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidsscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>
ZWE-00511	7	De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. . De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.	<p>De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.</p> <p>De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.</p>
ZWE-00512	2	<p>Wateropgave.</p> <p>Er zijn een aantal algemeen geldende uitgangspunten waaraan het ontwerp van het watersysteem moet voldoen. Eén van deze uitgangspunten is het principe van duurzaamheid. Afstromend water wordt niet zo snel mogelijk afgevoerd, maar wordt op een natuurlijke wijze ofwel geïnfiltreerd in de bodem zodat de grondwateraanvulling op peil blijft, ofwel tijdelijk gebufferd zodat geen wateroverlast benedenstrooms ontstaat door piekbelastingen van het oppervlaktewater. Met betrekking tot de waterkwaliteit wordt gestreefd zo min mogelijk verontreinigd water af te voeren. Hiermee wordt invulling gegeven aan zowel de voorkeursvolgorde van waterkwantiteit "vasthouden - bergen -afvoeren" als aan die van waterkwaliteit "schoonhouden - scheiden - zuiveren".</p> <p>De verbreding van de A27 zorgt voor een toename van verhard oppervlak en daarmee een toename in de afstroom van (mogelijk vervuild) wegwater naar de berm en van daaruit uiteindelijk mogelijk naar de bodem en het grondwater. Een maatregel om dit tegen te gaan is dat langs een groot deel van het tracé de afwatering plaats vindt via de berm naar de naastgelegen watergang. Door het toepassen van een bufferende berm (gras, waar dat mogelijk is tenminste 3 meter breed), waarbij het grootste deel van de in het afstromend wegwater aanwezige verontreiniging achterblijft in de toplaag van de bermpassage kan dit effect beperkt worden.</p> <p>In het "MER deelrapport Ruimte en ruimtelijke kwaliteit" wordt bij het ruimtegebruik ten aanzien van de watergangen het volgende opgemerkt. "Voor de watergangen tussen de A27 en de Voordorpsedijk moet het precieze verloop nog bepaald worden. Het is mogelijk dat hierbij de</p>	<p>In het ontwerp is aandacht voor een goede waterafvoer. Mede op basis van uw zienswijze is gekozen voor een alternatief ontwerp. De huidige watergang langs de A27 ter hoogte van de Voordorpsedijk blijft hier gehandhaafd. Dit aangepaste ontwerp is meegenomen in de Nota van Wijziging bij het tracébesluit. Er is derhalve geen sprake meer van de omleiding van de watergang over het perceel van uw cliënt.</p>

	<p>schuur op het perceel Voordorpsedijk 20a geamoveerd zal moeten worden. Een definitieve oplossing voor deze locatie wordt voor de vaststelling van het Tracébesluit bepaald".</p> <p>In het "MER deelrapport Water" is echter het volgende te lezen.</p> <p>In het gedeelte ten zuiden van de spoorlijn Utrecht - Amersfoort is er een watercompensatie nodig van 0,134 ha. Deze compensatie wordt gerealiseerd door de watergang langs de oostzijde van de A27 (tussen Voordorpsedijk en de Biltse Rading) te verbreden. Het noordelijk deel van deze watergang moet daarbij tevens naar buiten worden geplaatst om ruimte te maken voor de wegverbreding. Direct ten zuiden van de Voordorpsedijk, langs de boerderij op nummer 20a, wordt de watergang niet verbreed omdat daar onvoldoende ruimte voor verbreding aanwezig is. Door toepassing van een keerwand wordt de bestaande watergang langs de kavel behouden, of er wordt een watergang om de woonkavel heen verbreed en met een nieuwe duiker onder de Voordorpsedijk doorverbonden met het bestaande water-systeem. Indien voor deze oplossing wordt gekozen betreft dit een watergang waarbij de heer xxx grond kwijt gaat raken. Echter de watergang aan de Voordorpsedijk wordt niet verbreed zodat het niet duidelijk is of de bestaande watergang de hoeveelheid water uit de verbrede watergang ook inderdaad kan opvangen.</p> <p>De wateropgave in dit gebied bedraagt 0,134 ha. Door onder ander het verbreden van de watergang wordt er 0,575 ha nieuw open water gerealiseerd. De noodzaak om de watergang op het perceel van de heer xxx dermate te verbreden is hiermee niet aangetoond en voor de heer xxx daarmee niet aanvaardbaar.</p>	
4	<p>Geluid.</p> <p>Uit de verschillende rapportages met betrekking tot het Ontwerp-Tracébesluit en het bijbehorende "MER Deelrapport Geluid - Hoofdrapport" en "Deelrapport Geluid - Specifiek" blijkt dat ook met een geluidscherm ter hoogte van de Voordorpsedijk met een hoogte van 3 meter en een lengte van 300 meter er een toename in geluid ontstaat.</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de procedures van de Wet milieubeheer ten aanzien van geluidhinder en de afweging van doelmatige geluidmaatregelen.</p> <p>De geluidbelastingen die zijn bepaald voor uw woning zijn opgenomen in bijlage 9b van het Deelrapport geluid - Specifiek van het ontwerp-tracébesluit Ring Utrecht. Ter hoogte van uw woning wordt een nieuw geluidscherm met een hoogte van 3 meter geplaatst. Met deze maatregelen kan de geluidbelasting bij uw woning met het project Ring Utrecht teruggebracht worden tot maximaal 58 dB. Dit is 4 dB lager dan de geluidbelasting die in de huidige situatie op basis van de geldende geluidproductieplafonds is toegestaan. Uw woning is een zogenaamde saneringswoning (zie Deelrapport geluid - Algemeen) en met deze maatregelen wordt voldaan aan de wettelijke opgave om de geluidbelasting bij uw woning met tot maximaal 60 dB terug te brengen.</p> <p>Er is dus geen sprake van een toename van de geluidbelasting bij uw woning die wordt veroorzaakt door het project Ring Utrecht.</p> <p>Op www.provincie-utrecht.nl/bwringutrecht vindt u aanvullend informatie over het definitieve bovenwettelijke maatregelenpakket.</p>
8	<p>Conclusie</p> <p>De invloed van het Ontwerp-Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht is voor de heer en mevrouw xxx aanzienlijk. Het ontwerp heeft invloed op het bedrijf, op de aanwezige percelen grond en op het woon-en leefklimaat.</p> <p>Voor het verbreden van de snelweg is een gedeelte van het perceel grond van de heer en mevrouw xxx nodig. Deze grond is daarmee niet meer beschikbaar voor het bedrijf.</p> <p>Voor het realiseren van extra wateropvang wordt de mogelijkheid open gehouden om dit te realiseren in de watergang langs de boerderij op nummer 20a. Dit is grond van de heer xxx. Of deze mogelijkheid ook gerealiseerd gaat worden is door tegengestelde informatie uit het Ontwerp Tracé Besluit en de bijbehorende MER rapporten niet geheel duidelijk. Deze duidelijkheid is noodzakelijk.</p> <p>Door het verlengen van de onderdoorgang aan de Voordorpsedijk wordt de sociale veiligheid negatief beïnvloedt. Dit is niet in het belang van de cliënten van de manege.</p>	<p>Het tracébesluit is, zoals hiervoor beschreven, op dit punt inderdaad gewijzigd. Deze wijziging is te vinden in de Nota van Wijziging bij het tracebesluit. Op de overige punten in deze conclusie is in de voorgaande punten reeds inhoudelijk antwoord gegeven.</p>

		<p>Ondanks de plaatsing van geluidschermen blijkt het geluid toe te nemen. De invloed van het geluid is bepaald aan de hand van berekeningen en aannames. De werkelijke invloed van het geluid kan pas na realisatie van het project vastgesteld worden.</p> <p>De noodzaak van de verbreding van de A27 is te vinden in de toename van het verkeersaanbod en de doorstroming van het verkeer. Hierdoor gaat ook de belasting van het milieu extra toenemen. Gezien de beperkte afstand tot aan de locatie aan de Voordorpsedijk, verslechterd het woon- en leefklimaat hierdoor.</p> <p>Namens mijn cliënt verzoek ik het ontwerp Tracé besluit gewijzigd vast te stellen waarbij de invloed van het Tracé op het bedrijf en de woning aan de Voordorpsedijk 29 zo beperkt mogelijk zijn en er recht gedaan kan worden aan de tweede doelstelling van het project te weten de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren.</p>	
ZWE-00514	1	<p>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 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 net onherroepelijk, terwijl de aanbesteding voor het Knooppunt Hoevelaken net is vergund en dan nu (pas) het OTB voor de Ring Utrecht ter inzage wordt gelegd.</p> <p>Nu kan de Ring Utrecht, zoals u zelf ook in uw brochure 'A27/A12 Ring Utrecht - Ontwerp Tracébesluit in beeld' aangeeft, 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, zet u als het ware het Knooppunt Ring Utrecht voor een bepaald blok. Immers bredere wegen leiden veelal tot meer mobiliteit, met dus ook zo zijn effecten voor de doorstroming op het Knooppunt Ring Utrecht zelf en ook dus ook het onderliggende wegennet.</p> <p>In die zin had dus o.i. een meer integrale aanpak voor de Driehoek als geheel voor de hand gelegen en waarbij daarbij op basis van de zogenaamde 'Ladder van Verdaas', dus éérs op basis van een 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 asphalt was gekeken naar natuur- en milieuvriendelijke oplossingen en pas als deze oplossingen allen geen soelaas bieden naar een eventuele aanpassing van bestaande wegen. Naast een knooppunt van wegen is de provincie Utrecht immers ook een knooppunt van landschappen en ook 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.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>In de Verkenning zijn de diverse rijkswegen die genoemd worden in deze zienswijze gezamenlijk beschouwd bij de probleemanalyse. Als gevolg van die verkenning zijn vier planstudies opgesteld die ieder de procedure volgen.</p> <p>In de verkenning is gebruik gemaakt van de ladder van Verdaas.</p>
	2	<p>Dan het planproces voor de Ring Utrecht zelf. Zoals bekend is daarbij een trechteringsproces gevolgd, waarbij in een eerste fase de keuze van het zogenaamde 'Voorkeursalternatief (VKA)' heeft plaatsgevonden, mede op basis van een 'Plan-MER 1e fase', waarbij in de tweede fase het 'VKA' (op basis een 4-tal zogenaamde trechterstappen) nader is 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 uitmaken van de t.b.v. het OTB ter inzage gelegde stukken). Die zogenaamde Voorkeursvariant is dan wederom ten grondslag is gelegd aan het thans voorliggende 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, maar ook bepaalde 'optimalisaties' zijn doorgevoerd, dat mede op basis uitkomsten van de 'Plan-MER 2e fase'.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (advies centraal planbureau).</p> <p>U beschrijft in uw reactie de verschillende fasen van het project. U geeft aan dat u in alle fasen gepleit heeft voor het kiezen van een natuur en milieuvriendelijk alternatief. In de milieu-effectrapportage eerste fase zijn verschillende alternatieven onderzocht die allen uitgingen van de gedachte om het probleem op te lossen anders dan een wegverbreding (kracht van Utrecht, OV+++ , alternatief niet verbreden). De voor en nadelen van deze alternatieven zijn in beeld gebracht en op basis daarvan is hiervoor niet gekozen. Zowel de Commissie m.e.r. als de Commissie Schoof komen tot het oordeel dat de benodigde informatie geschikt was om deze keuzen te kunnen onderbouwen. Er is geen reden om deze trechtering nogmaals te doorlopen. U geeft aan dat u nog nooit bent uitgenodigd voor de nadere uitwerking. Er zijn in alle trechterstappen op verschillende manieren aan stakeholders gevraagd mee te denken. Zo zijn er meedenksessies georganiseerd waarbij een ieder was uitgenodigd om hieraan deel te nemen. Deze</p>

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 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 voor 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/belangorganisaties alle duurzame alternatieven voor (een verdere groei van) het autoverkeer in beeld worden gebracht en deze dan ook gezamenlijk, dus met alle betrokkenen, waaronder de overheid, bedrijven, maatschappelijke organisaties en ook natuurlijk de burgers, ten uitvoer worden gebracht. 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 ook 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 u nogmaals op gewezen, behalve op de tekortkomingen in de uitgevoerde onderzoeken zelf, dat er voor de door u 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 de '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 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 Utrecht1, 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 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+++ en de '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.

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

Mede n.a.v. de keuze van het 'Voorkeursalternatief' is op verzoek van de gemeente Utrecht door Witteveen & Bos nog voor de bak van Amelisweerd een '2x6 variant' uitgewerkt (zie ook de rapportage: '2nd opinion Ring Utrecht - Presentatie bevindingen (Witteveen & Bos, 2011)'. Op basis van de betreffende variant is dus door de zogenaamde 'Commissie Schoof' nog gekeken naar de besluitvorming die tot het 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 '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 dan wel wordt geconcludeerd dat in de '2x6

meedenksessies zijn vooraf breed aangekondigd op verschillende manieren en kanalen (via uitnodigingen via de mail, aankondigingen op diverse websites, aankondigingen via lokale huis aan huisbladen). U heeft dus ruimschoots de gelegenheid gehad om middels het bezoeken van deze meedenksessies uw inbreng te kunnen leveren.

U verwijst verder naar diverse onderzoeken en second opinions. De Commissie Schoof kwam tot oordeel dat een verkeersveilige oplossing voor 2x6 met ontweven niet mogelijk is. In dit oordeel is het rapport van Witteveen en Bos meegenomen. Wel gaf de Commissie Schoof de aanbeveling om deze discussie helder en toegankelijk vast te leggen. Dat is gebeurd hoofdstuk 5 van de Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016). In dit hoofdstuk wordt ook aandacht besteed aan de second opinion van zowel Witteveen en Bos als Movares.

Een maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) is een hulpmiddel. Als een oplossing niet voldoet op een fundamenteel punt als verkeersveiligheid, dan is er geen reden om dit alternatief te voorzien van een MKBA. U verwijst daarnaast naar het rapport "kansrijk Mobiliteitsbeleid". Het uitgangspunt van dit rapport is de realisatie van het MIRT 2018. In dit rapport wordt de Ring daarmee als gerealiseerd verondersteld. Tenslotte verwijst u naar een MKBA van de Kracht van Utrecht; het staat eenieder vrij om een MKBA te laten maken. Het alternatief Kracht van Utrecht was echter al onderbouwd afgevallen.

	<p>variant' de veiligheid bij 80 km/uur wel degelijk op een acceptabel niveau zou kunnen worden gebracht.</p> <p>In het planproces voor de tweede fase heeft men dan, ondanks alle kanttekeningen die daarbij 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.</p> <p>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 de 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 nette contante waarde dan weliswaar positief is, maar in het zogenaamde nulgroei-scenario, als ook in het lage groei-scenario negatief.</p> <p>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 dienaangaande uitgevoerde 'Second opinion' onderschrijft het CPB feitelijk de door Decisio getrokken conclusies, waarbij zij 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 (CBP, 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)').</p> <p>Hoe een en ander ook zij, thans ligt dan uiteindelijk het 'OTB A27/A12 Ring Utrecht', inclusief de 'PlanMER 2e fase' ter inzage. Feitelijk gaat het dan 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 bestaat er over dat laatste dan kennelijk, 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.</p>	
4	<p>Algemene reactie</p> <p>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 in de jaren '70 en '80 van de vorige eeuw om het behoud van (het landgoed) Amelisweerd. Die strijd is uiteindelijk verloren, zij het dat het tracé indertijd wel iets meer in de richting van de stad is opgeschoven om het 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 en 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 2014 (WNF, 2014)')², is het de vraag of we nu niet principieel andere keuzen zouden moeten maken. Daarbij gaat het o.i. dan niet alleen om de</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur en 2x6 rijstroken).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen)</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Het beleid van de gemeente Utrecht is beschreven in het ambitiesdocument 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar' (UAB) (gemeente Utrecht, januari 2012) en verder uitgewerkt in het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB), Mobiliteitsplan Utrecht 2025 (gemeente Utrecht mei 2016). In de onderzoeken voor het tracébesluit Ring Utrecht is rekening gehouden met UAB-maatregelen waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden. Dit betekent bijvoorbeeld dat de onderzoeken in het deelrapport Verkeer rekening houden met de afwaardering van de Cartesiusweg en 't Goylaan naar een enkelstrooks profiel. In eerdere fasen</p>

<p>klimaatproblematiek, hoe urgent ook, maar om de fundamentele keuze om ook tot een echt duurzame samenleving te kunnen komen.</p> <p>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 het rijk, dat toch ook de verantwoordelijkheid heeft waar het om het collectieve waarden gaat, dus om een gezonde leefomgevingskwaliteit³, 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 OTB 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 en natuurlijk ook telewerken, etc., dus natuurvriendelijke(r) alternatieven voor de automobilititeit. Feitelijk dus ook de keuzen die de gemeente Utrecht in haar recente 'Mobiliteitsplan 2025: Slimme routes, Slim regelen, Slim bestemmen' daartoe heeft gemaakt⁴. 5</p> <p><i>5 Overigens is ook naar de effecten op verkeersintensiteiten van het lagere groeiscenario, het zogenaamde RC-scenario, gekeken, maar slechts in beperkte mate.</i></p> <p><i>6 Door de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. kan daarbij dan ook nog worden aangetekend, dat waarschijnlijk in de toekomst er sowieso minder auto zal worden gereden, aangezien de jeugd van tegenwoordig al geheel andere keuzen maakt dan de oudere generatie.</i></p> <p>Wat betreft het binnen de bestaande wegprofielen zoeken naar oplossingen blijft de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. het dus betreuren, dat eigenlijk het alternatief voor '2x6 in de bak' al in een vroege fase van de trechtering is afgevallen, terwijl er later, zoals ook reeds hiervoor onder het hoofdstuk 1: 'Planproces' reeds 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.</p>	<p>van het project (trechterstappen, fase 2a) is UAB meegenomen als gevoeligheidsanalyse in het verkeersonderzoek.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit zoals nu voorligt. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten over de ontwikkelingen van verkeer en vervoer in Nederland op de lange termijn gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Zie voor meer informatie over de gehanteerd uitgangspunten bijlage A en B van het deelrapport Verkeer. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r..</p> <p>De door u aangehaalde belangen zijn eveneens in de afwegingen ten behoeve van het ontwerp-tracébesluit meegenomen, zowel waar het betreft vervoer, ruimtelijke ontwikkeling, als natuur, landschap en cultuurhistorie. Bij de alternatieven is ook aandacht geschonken aan bedoeld nulplus-alternatief, met onder andere verbetering van het OV en bevordering fietsverkeer.</p> <p>Bij de afweging van alternatieven zijn ook varianten als een variant met 2x6 rijstroken in de bestaande bak-constructie gezien en om diverse redenen afgevalen. Zowel uit ontwerptechnisch als veiligheidstechnisch oogpunt is deze variant ongeschikt.</p>
<p>5</p> <p>Zoals ook uit diverse rapporten kan worden afgeleid, evenals ook de uitgevoerde MKBA-analyses, is het afhankelijk van welk economisch groeiscenario men uitgaat of de Voorkeursvariant zoals deze in het OTB is opgenomen, 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. Nu is men 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, 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')⁵, terwijl uit de diverse MKBA's zoals deze zijn uitgevoerd kan worden afgeleid dat bij een lager groeiscenario de maatschappelijke kosten en baten negatief zijn. Daar komt nog bij 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)'), dus zou het goed zijn als men die nieuwe scenario's in de betreffende verkeersmodellen zou verdisconteren, evenals bij de dienaangaande uitgevoerde verkeersberekeningen niet van het maximale scenario zou uitgaan, maar van het gemiddelde tussen het maximale en het minimale scenario, dus van de scenario's Hoog en Laag⁶. Mogelijk dat er op basis van de nieuwe groeiscenario's uitgevoerde actuele berekeningen alsnog andere conclusies dienen te worden getrokken t.a.v. de nut- en noodzaak van de nu in het OTB opgenomen aanpassingen van de wegen. Dat daarbij dan tevens de natuur- en milieuvriendelijke alternatieven in ogenschouw worden genomen, zoals deze tijden de 1e fase zijn afgevallen, zoals bijvoorbeeld de eerder reeds aangehaalde 'Nul-plus variant', spreekt voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. vanzelf.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (2.2.1 verkeersprognoses en 2.2.2 gebruik toekomstscenario's).</p> <p>De in de zienswijze genoemde extra verkeerslichten ter hoogte van de toerit van de afslag Bilthoven worden aangelegd in het kader van de planstudie A27/A1. Met deze situatie is bij de verkeersberekeningen van de Ring Utrecht rekening gehouden als uitgangssituatie voor de effectbepaling in de milieu-effectrapportage.</p> <p>Voor wat betreft de nieuwe vormgeving van de aansluiting op de Uithof is een verdubbeling van de Universiteitsweg niet opgenomen in het ontwerp-tracébesluit. Verdubbeling van deze weg is een zaak van de betrokken wegbeheerder. In het tracébesluit zit alleen een extra linksafstrook vanaf het noorden naar de nieuwe toerit opgenomen.</p>

	<p>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' zijn. Daardoor wordt het tevens naar verwachting 6 mogelijk in 'treintjes' te gaan rijden, waardoor er mogelijk tot wel 30 % minder wegcapaciteit nodig is.</p> <p>Meer in het bijzonder valt het op dat als men dan kiest voor de Voorkeursvariant dat er dan feitelijk overeenkomstig de daartoe op de gegeven NoMo trajecten uitgevoerde berekeningen feitelijk sprake is van een aanzienlijke overcapaciteit (zie in deze ook het 'Deelrapport Verkeer', Tabel 8.2, pag. 108), waardoor er dus feitelijk niet alleen meer verkeer wordt aangetrokken met dus alle consequenties voor de leefomgevingskwaliteit, maar er door de met de Voorkeursvariant gepaard gaande verbredingen van de daarbij betrokken rijkswegen er een onevenredige aantasting van aanwezige waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie plaatsvindt.</p> <p>Wat betreft de gekozen Voorkeursvariant zou deze dan op basis van de uitkomsten van de daartoe uitgevoerde verkeersberekeningen dan niet alleen tot een betere doorstroming van het verkeer op de Ring leiden, dus het HWN, maar ook het onderliggende wegennet, dus het OVN.</p> <p>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.</p> <p>Ook blijft het voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. toch nog onduidelijk wat bijvoorbeeld de in het OTB opgenomen nieuwe afslag op de Universiteitsweg (in de gemeente De Bilt) in de richting van Breda, evenals de ontweving van de diverse rijbanen van de A28 in de richting van de A27 Hilversum, de A27 Breda/A12 Arnhem en ook de A12 Den Haag zoals deze juist hier is geprojecteerd (zie in deze ook de brochure A27/A12 Ring Utrecht Ontwerp-Tracébesluit in beeld', de figuur 'Aansluiting de Uithof', pag. 44) dan betekenen voor de verkeersafwikkeling op de Universiteitsweg 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 deze weg 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').</p>
6	<p>Aan met name het aspect geluid wordt in de 'PlanMER 2e fase' terecht veel aandacht gegeven. Ook al aangezien er steeds meer bekend wordt over de relatie tussen gezondheid/welbevinden en geluid, wordt dat door de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. gewaardeerd.</p> <p>Wat betreft de uitgevoerde geluidsberekeningen vraagt de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. zich dan wel af of daarmee wel in voldoende mate rekening is gehouden met de zogenaamde cumulerende effecten, zoals bijvoorbeeld de gevolgen van de verbreding van de A-27/A1 zoals deze thans reeds ten uitvoer zal worden genomen. Eveneens is het de vraag of bij de uitgevoerde cumulatieve berekeningen ook met het geluid van het spoor (inclusief (al dan niet toegestane) 'goederentreinen') in voldoende mate is rekening gehouden, bijvoorbeeld in Groenekan met het spoor Utrecht-Hilversum. Dat ook aangezien er door de aldaar aanwezige geluidsschermen, die op bepaalde plekken zullen worden verhoogd of door nog te plaatsen geluidsschermen van een bepaalde 'reflectie' sprake zal zijn.</p>
7	<p>In de paragraaf 2.5 Geluid van de Nota van Antwoord wordt nader ingegaan op de cumulatie met het geluid van andere bronnen.</p> <p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg.</p> <p>Cumulatie is binnen de Wet milieubeheer alleen van belang als er met het project nog sprake is van een overschrijding van de geluidbelasting die volgens de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. In het akoestisch onderzoek bij het ontwerp-tracébesluit was de cumulatie niet onderzocht, dit is in de Nota van Wijziging bij het tracébesluit verder uitgewerkt. Uit dat aanvullend onderzoek is gebleken dat er geen aanleiding is voor het treffen van aanvullende maatregelen om de cumulatieve geluidbelasting te beperken.</p> <p>Voor de door u genoemde locatie bij de Koningin Wilhelminaweg is expliciet naar de cumulatie met het spoorweggeluid gekeken. Daarbij is uitgegaan van de gegevens van het geluidregister Spoor, waarin is vastgelegd hoeveel treinen van elke categorie over de spoorlijn rijden. Bovendien is door TNO onderzocht wat het effect is van de verhoging van het scherm op de geluidbelasting ten gevolge van spoorwegverkeer, zie bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek'.</p> <p>Het wettelijk doelmatig maatregelenpakket bestaat ter hoogte van de wijk Lunetten uit het verhogen van het bestaande geluidsscherm tot een hoogte van 12 meter, ter hoogte van Hoograven wordt het scherm verhoogd tot 7 meter. De wegzijde van de geluidsschermen wordt absorberend uitgevoerd, zodat het grootste deel van het geluid niet weerkaatst wordt. Voor de woningen die</p>

	<p>geluidschermen dan weer betekenen voor de 'reflectie' die daardoor aan de andere zijde van de A12 plaatsvindt. 7</p> <p><i>7 De natuur wordt kennelijk in het kader van de Wet geluidshinder niet als een 'geluidsgevoelig object' beschouwd. Dus kunnen kennelijk in dat kader geen geluidsmaatregelen worden genomen, zij het dat deze natuurlijk wel als mitigerende maatregel kunnen (en zouden moeten) worden genomen als uit nader natuuronderzoek naar voren komt dat er ter plaatse daarvoor gevoelige broedvogelsoorten voorkomen, waarvoor de 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)'.)</i></p>	<p>tegenover deze geluidschermen zijn gelegen is dit een kleine bijdrage in de geluidbelasting, die ruimschoots wordt gecompenseerd door de toepassing van een stiller wegdek op de A12. Voor Hoograven is een bovenwettelijke maatregel voorzien. Deze aanvullende maatregelen worden getroffen om de geluidbelasting verder te verlagen, maar maken geen deel uit van het tracébesluit. Er is voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen. In het bovenwettelijk maatregelpakket is voor Hoograven een bovenwettelijke maatregel voorzien: het verhogen van het wettelijke scherm van 7 naar 9 meter. Op de website van de provincie kunt u het totale bovenwettelijk maatregelpakket inzien, zie http://www.provincie-utrecht.nl/bwmringutrecht.</p> <p>Broedvogels zijn de maatgevende soortgroep in de beoordeling van effecten van verkeersgeluid op natuur. Bosvogels hebben als groep een drempelwaarde van 42 dB(A) (Reijnen, Veenbaas & Foppen, 1992). Boven deze drempelwaarde kan verstoring optreden van de vocale communicatie en neemt de dichtheid aan broedvogels af. Gemiddeld is de dichtheid aan broedvogels in geluidverstoorde gebieden 35% lager dan in onverstoorde broedgebieden.</p> <p>Toename aan verkeer over de Ring Utrecht leidt in principe tot een toename aan geluidproductie, maar er worden ook veel geluidreducerende maatregelen getroffen. Per saldo leidt dit in het tracébesluit-ontwerp in 2036 ten opzichte van de referentiesituatie tot een lichte afname (5,5 ha) van het oppervlak EHS met een geluidniveau boven 47 dB(A). Het oppervlak met een geluidsbelasting van meer dan 42dB(A) is in het ontwerp-tracébesluit-ontwerp nagenoeg gelijk aan de referentiesituatie; zie ook Figuur 5.1 in paragraaf 5.2.3 in het Mitigatie- en compensatieplan. In vergelijking met de huidige situatie (2016) neemt het geluidverstoorde EHS-gebied (boven 42 dB(A)) toe met 65,1 ha. Deze autonome toename in geluidverstooring is niet alleen toe te schrijven aan de autonome toename in verkeer over de Ring Utrecht, maar ook aan de cumulatieve geluidproductie vanuit het onderliggend wegennet.</p>
9	<p>Verder zal natuurlijk door het geluid van het verkeer ook een verstoring van de aan de betreffende rijkswegen grenzende natuurgebieden plaatsvinden. In die zin zou het natuurlijk mooi zijn als ook daarvoor een aantal, zij het dan kennelijk bovenwettelijke maatregelen, zouden zijn genomen, ook al heeft de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. begrepen dat men wel voornemens aan de oostzijde van de A27 daar waar deze nabij de Kromme Rijn loopt een grondwal aan te leggen, althans deze terug te brengen (zie ook het: 'Landschapsrapport', Figuur op pag. 126, maatregelen 72/2L10), zij het dat vanwege het ruimtebeslag dat daarmee gepaard gaat dan beter kan worden gekozen voor een begroeid scherm (zie in deze ook de voorstellen in het kader van het: 'MMA').</p>	<p>Mede naar aanleiding van uw zienswijze heeft een nadere afweging plaatsgevonden tussen de landschapswal en een landschapsscherm aan de oostzijde van de A27, ten noorden van de Bak Amelisseweerd. Op basis van deze afweging is ervoor gekozen in het tracébesluit de wal te vervangen door een scherm. In de Nota van Wijziging is dit nader toegelicht.</p>
11	<p>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. NOx, 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 8 emissieschandaal van VW), blijft dan voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. vooralsnog 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 dan eveneens is opgenomen in het NSL, 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-</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn namelijk gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen) en deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO, in samenwerking met het Planbureau voor de Leefomgeving en het Centraal Bureau voor de Statistiek, geactualiseerd. Nu bijna overal in Nederland de Europese normen worden gehaald wordt het landelijk beleid meer gericht op maximale gezondheidswinst in plaats van lokale knelpunten. De Europese bronmaatregelen zijn momenteel het meest kosteneffectief om de luchtkwaliteit te verbeteren. Om het wagenpark de komende jaren schoner te krijgen worden minder milieubelastende brandstoffen zoals waterstof en de verdere ontwikkeling van elektrische voertuigen gestimuleerd. De Gezondheidsraad is gevraagd te adviseren over hoe gezondheid meer centraal te stellen in het luchtkwaliteitsbeleid. Dit advies wordt in 2017 verwacht.</p>

<p>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').</p>	<p>Op veel plaatsen is onderzoek gaande naar het reinigen van de emissies van het wegverkeer door toevoegingen aan geluidschermen of kunstwerken. Dit kunnen specifieke katalysatoren of specifieke planten zoals een groenblijvende klimop zijn. Een recent voorbeeld hiervan is de Wall4Life. Locaties waar de maatregelen specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven én geluidschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) een filterende toevoeging aan de geluidschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen.</p>
<p>12 Bezien we de diverse rapporten die m.b.t. natuur, landschap en cultuurhistorie aan de uitgevoerde MER 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. Weliswaar worden er dan in zowel in het 'Mitigatie- en Compensatieplan' en 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 het name het Hoofdwegennet, zal ook navenant de uitstoot van stikstof toenemen. Weliswaar zal dan 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'). 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 aantasting of verslechtering van natuurlijke kenmerken, ondanks dat in het kader van het PAS wordt voorzien in zogenaamde 'herstelmaatregelen'. 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'). 9</p>	<p>De zorg van inspreker is helder. De programmatische aanpak leidt er toe dat de generieke bronmaatregelen en de gebiedsgerichte herstelmaatregelen niet specifiek gekoppeld of te koppelen zijn aan de activiteit waaraan toestemming wordt verleend. De maatregelen in het programma vormen een totaalpakket aan maatregelen waarmee op het niveau van het programma wordt gewaarborgd dat de kwaliteit van de voor stikstof gevoelige habitattypen en leefgebieden behouden wordt en op termijn de instandhoudingsdoelstellingen voor die habitattypen en soorten met een voor stikstof gevoelig leefgebied kunnen worden gerealiseerd. Op basis van het programma kan het bevoegd gezag voor de vergunningverlening met zekerheid vaststellen dat, tegen de achtergrond van de staat van de habitattypen en leefgebieden van soorten, de geprognosticeerde effecten van autonome ontwikkelingen en het algehele en geborgde overheidsbeleid, de effecten van een individuele activiteit niet significant zijn voor een Natura 2000-gebied. De voor een individuele activiteit beschikbare ontwikkelingsruimte - die wordt toegekend en afgeschreven bij vergunningverlening voor dat project – brengt dat tot uitdrukking. Behoud van de natuurwaarden is in het PAS geborgd. Aan de hand van gegevens gegenereerd door het rekeninstrument AERIUS is in de gebiedsanalyses op hectareniveau bepaald hoeveel ontwikkelingsruimte kan worden toegedeeld aan projecten die stikstofdepositie tot gevolg hebben op voor stikstof gevoelige habitattypen zonder dat dit leidt tot verslechtering van de kwaliteit van die habitattypen (en dus tot aantasting van de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied) of tot onevenredige vertraging in het behalen van de Instandhoudingsdoelstellingen.</p>
<p>17 Hiervoor is zijdelings ook al op bepaalde aspecten van landschap en cultuurhistorie ingegaan. 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 Sandwijck groot zijn. Hoe men dan ook de 14 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</p>	<p>De effecten van de verbreding van de Ring op de aanwezige waarden van landschap en cultuurhistorie zijn in de milieu-effectrapportage beoordeeld als beperkt. Dit komt omdat er in het ontwerpproces veel aandacht is besteed aan het zo klein mogelijk houden van het ontwerp (binnen de doelstellingen van bereikbaarheid en verkeersveiligheid), juist vanwege de grote waarden in de omgeving. Bij de inpassing van de mitigatie- en compensatieopgaven is rekening gehouden met de aanwezige waarden vanuit natuur, landschap en cultuurhistorie. In de Nota van Wijziging is aangegeven hoe dit een rol heeft gespeeld bij de verdere uitwerking van dit onderdeel van het project. De door U genoemde rapportages zijn daar niet expliciet bij betrokken, maar de opdrachtgevers van deze rapportages (provincie, gemeenten) zijn betrokken in het gebiedsproces waarin het landschapsplan en de EHS-compensatie is ontwikkeld.</p>

	<p>aangesloten bij hetgeen daarover wordt vermeld in de 'Kwaliteitsgidsen Landschappen' van de provincie Utrecht, zowel die wat betreft het Riviereengebied, 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.</p>	
18	<p>Uitvoering/tijdens de bouw</p> <p>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 natuurlijk al heel veel gezegd, dus zal de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. het op dit moment daarbij laten.</p> <p>Dan is ook in een bouw- en werkterrein voorzien ter hoogte van de toerit van de Universiteitsweg op de A-28 (zie de bij de 'PlanMer 2e fase' gevoegde kaarten en wel de betreffende kaart 16.1). Dat zal behalve tot een aantasting van het hier aanwezige landschap, ook tot een aantasting van de hier gelegen ecologische verbinding kunnen leiden, inclusief de faunavoorziening onder de Universiteitsweg. Hoe men dan denkt te kunnen waarborgen dat deze faunavoorziening kan blijven functioneren, zoals kennelijk wel het voornemen is, blijft voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. vooralsnog onduidelijk. Weliswaar is hier dus ook (op termijn) in een compensatieopgave voorzien, maar de vraag is toch of voor een bouw- en werkterrein niet ergens een minder kwetsbare plek op de Uithof kan worden gevonden.</p> <p>Verder is voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. bovendien de vraag hoe men dan 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').</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>Tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen), waaronder die bij de aansluiting Uithof. Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project en te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken.</p> <p>Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen. Dat geldt ook voor het werkterrein in de oksel van de A28 en de N412 (Universiteitsweg).</p> <p>Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de tracébesluit-tekeningen verwerkt en beschreven in de Nota van Wijziging. Daarbij wordt de ecologische verbinding ontzien. In het vervolgproces worden met de gemeenten nog nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p>
19	<p>Zoals ook hiervoor al aangegeven onder het hoofdstuk '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. 12 <i>In de gemeente Utrechtse Heuvelrug is dienaangaande inmiddels een fietspad dat vanaf het Station Driebergen-Zeist door het landgoed Beerschoten-Willinkshof loopt inmiddels met succes van een dergelijke belijning voorzien.</i></p> <p>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 uw brief aan de kamer van 5 juni, waarbij u 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'12), dus zou het mooi zijn als daar ook optimaal gebruik van wordt gemaakt.</p> <p>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'). Voor zover aan de in het OTB voorliggende Voorkeursvariant dan wordt vastgehouden, zou in de verbindingsboog tussen de A28 en A27 ter hoogte van het landgoed Sandwijck van een 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</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).</p> <p>De motie Vendrik is uitgevoerd door het alternatief "Kracht van Utrecht" volwaardig mee te nemen in de milieu-effectrapportage eerste fase. Uit deze studie blijkt dat het alternatief niet probleemoplossend is en daarom is afgefallen. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>Naar aanleiding van de zienswijzen is een afweging gemaakt van de landschapswal bij Amelisweerd. Er is besloten deze te vervangen door een landschapsscherm. In de Nota van Wijziging bij het tracébesluit is deze verandering opgenomen.</p> <p>Het toepassen van een damwand bij Sandwijck is tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit nogmaals beschouwd, maar levert inderdaad problemen op bij de fasering van het knooppunt Rijsweerd waarvoor geen oplossing voorhanden is. Daarom is het voorstel voor een damwand niet overgenomen.</p>

		<p>eveneens hiervoor onder het 2.5 hoofdstuk: '(Bodem) en Water'). Er zou dan zijn aangegeven dat dat vanwege de fasering bij de bouw niet zou kunnen, maar door het toepassen van creatieve oplossingen zou moeten worden gezien of dat dan toch niet mogelijk is.</p>	
ZWE-00516	5	<p>Mocht het vlies (bij Lunetten) tijdens de werkzaamheden beschadigd worden (en die kans is zeer groot aangezien er nog geen techniek voor handen is die garandeert dat dit niet gebeurt) zal het verkeer op de A27 jaren afgesloten zijn / nog meer gehinderd worden. Er moet een harde clausule worden opgenomen dat er geen nadelige gevolgen buiten de projectgrenzen mogen optreden, ook niet voor het oplossen van de ravage die ontstaat in geval van een calamiteit met de folie. Dus een bypass van bak en vlies moet bij voorbaat 100% uitgesloten worden, evenals bijvoorbeeld verbreding van de bouwzone of verlaging van de grondwaterspiegel waar dan ook in de natuur.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
ZWE-00517	2	<p>2) Verkeershinder tijdens aanleg Overigens zullen er tijdens de bouw, gedurende acht jaar, ook files ontstaan door afsluiting van wegvakken. Door de nodige aanpassingen aan spoorbruggen zullen ook treinreizigers jarenlange hinder ondervinden. Het OTB zegt hier niets over. Het is geheel onduidelijk hoe het vermijden van overlast tijdens de bouw zal worden geregeld, of hoe extra maatregelen zullen worden bekostigd. Daarnaast is onduidelijk hoe het verkeer wordt geregeld tijdens de werkzaamheden aan de N230 (Noordelijke Randweg Utrecht), onderdeel van de Ring Utrecht, die naar verwachting tussen 2020 en 2022 wordt aangepakt. In eerste instantie zouden de werkzaamheden aan de NRU niet gelijktijdig met de verbreding van de A27/A12 plaatsvinden, vanwege de verkeersproblemen die zo ontstaan. Ook onduidelijk zijn de cumulatieve effecten op de leefomgeving (qua luchtkwaliteit, geluidhinder en aantasting van natuur en landschap) van de planstudie Ring Utrecht plus de (gelijktijdige) aanpak van de NRU. Het OTB brengt dit onvoldoende in beeld.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p> <p>Het is nog onduidelijk hoe het project Ring Utrecht (inclusief Noordelijke Randweg Utrecht) gerealiseerd gaat worden. Rijkswaterstaat onderzoekt momenteel samen met onder andere de gemeente Utrecht en de Provincie Utrecht hoeveel verkeershinder en hinder voor omwonenden het project mogelijk gaat veroorzaken, en zal maatregelen treffen om deze hinder zo goed als mogelijk te minimaliseren.</p>
	3	<p>3) Groeiscenario's en verkeersmodellen Bovenstaande verkeerseffecten zijn berekend op basis van een zeer hoog groeiscenario, waar diverse onderzoeksinstituten vraagtekens bij hebben gezet qua realiteitsgehalte. Bij gebruik van een lager groeiscenario (het zgn. RC-scenario), is de verwachte congestie in 2030 te gering om de verbreding van de A12 en A27 te rechtvaardigen, zo blijkt uit het MER deelrapport Verkeer (fig. 5.7 op p.143). Onderzoeksbureau CE Delft schrijft in 2013, naar aanleiding van hun rapport "Uitbreiding snelwegen: nodig of overbodig" (zie voetnoot 3): "De scenario's en verkeersprognoses waarop investeringen in het hoofdwegennet worden gebaseerd, zijn achterhaald en leiden tot onrendabele investeringen. De huidige verkeersvraag is lager dan in de laagste scenario's waarmee wordt gerekend. De huidige besluiten voor weguitbreidingen zijn gebaseerd op het hoge scenario, waardoor de investeringen ten onrechte een positief economisch effect lijken te hebben."</p> <p>Ook bij de gebruikte verkeersmodellen stellen wij vraagtekens. Uit het MER deelrapport Verkeer, p.84, blijkt dat uitgegaan wordt van een stijging van verkeer op het hoofdwegennet van 58% in 2030 ten opzichte van 2010. Het is onduidelijk waar dit cijfer vandaan komt en hoe deze toename te rijmen is met de aanzienlijk lagere prognoses van CPB/PBL (zie voetnoot 4; publicatie 'Nederland in 2030 en 2050: twee referentiescenario's') en PBL in 2016 (zie voetnoot 5; publicatie 'Verkeer en Vervoer in de Nationale Energieverkenning 2015'). Een ander probleem is dat het gebruikte verkeersmodel LMS/NRM volgens TNO (zie voetnoot 6) niet, of niet zonder meer, toepasbaar is voor het bepalen van het effect van OV-maatregelen. Dit betekent dat het oplossend vermogen van OV-alternatieven onderschat wordt. Wij sluiten op dit punt aan bij de zienswijze die 'MOBilisation for the Environment' heeft ingediend namens verschillende natuur-, milieu- en bewonersgroepen in Utrecht (zie voetnoot 7).</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerptrajectbesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht begin 2015 zijn de meest recente inzichten ten aanzien van de verkeer en vervoer ontwikkelingen in Nederland op de lange termijn gehanteerd. De landelijke, sociaal-demografische en economische toekomstscenario's van het CPB en het PBL zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Ook de meest recente beleidsdoelstellingen van het ministerie van Infrastructuur en Milieu zijn toegepast. Ook in eerdere fasen van de planuitwerking is rekening gehouden met de meest recente inzichten van dat moment. Zie voor meer informatie over de modelinstellingen en de kwaliteit van het NRM bijlage A en B van het deelrapport Verkeer. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r.. Voorts wordt opgemerkt dan in de ontwerptrajectbesluit/milieu-effectrapportage fase conform de richtlijnen met het relatief hoge groeiscenario wordt gerekend bij de effectstudies om ervoor te zorgen dat de (negatieve) effecten van het project op de omgeving/de natuur niet wordt onderschat en daarmee te weinig mitigerende maatregelen zouden worden getroffen. De cijfers over groei van de verkeersprestatie op het HWN betreffen het studiegebied van de Ring Utrecht (58% tussen 2010 en de autonome situatie in 2030 (GE-scenario)) en zijn met het NRM gegenereerd. Er is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd om te bepalen wat de effecten zijn van de nieuwe WLO scenario's voor dit project. Zie verder deze bijlage. Zoals ook in bijlage A van het deelrapport verkeer is aangegeven, is er in 2012 door een consortium onder leiding van TNO (met MU-Consult en Twijnstra-Gudde met inbreng van TU-Delft) een onafhankelijke audit uitgevoerd op het NRM/LMS. Daarin wordt inderdaad aangegeven dat: "...Dit betekent dat de huidige versie van het LMS/NRM niet, of niet zonder meer, toepasbaar is voor het bepalen van het effect van OV-maatregelen."</p> <p>Deze tekortkoming van het NRM was bekend en daar is dan ook naar gehandeld. In de eerste fase m.e.r. is naast het NRM, tevens het VRU-model van de regio ingezet. De analyse van het probleemoplossend vermogen van het OV+++ pakket (aangevuld met flankerende mobiliteitsmaatregelen en prijsbeleid) is door het verkeersadviesbureau Goudappel Coffeng in opdracht van het BRU (Bestuur Regio Utrecht) uitgevoerd. Daaruit bleek dat het OV-alternatief onvoldoende probleemoplossend was.</p>

<p>4</p>	<p>4) Maatschappelijke kosten en baten De beperkte verkeerseffecten en de daarmee samenhangende lage baten, zorgen ervoor dat de maatschappelijke kosten/baten verhouding negatief is bij de verwachte economische groeiscenario's. Dit blijkt uit de MKBA Ring Utrecht van Decisio (zie voetnoot 8) en de Second Opinion MKBA Ring Utrecht van het CPB (zie voetnoot 9). Ook de Commissie MER verwijst hiernaar in hun advies uit 2014 (zie voetnoot 10):</p> <p>"In het bijzonder wil de Commissie opmerken dat het Voorkeursalternatief is gebaseerd op groeiprognoses die nog dateren van voor de economische crises (het EC-scenario). In het maatschappelijk debat wordt dit feit ook veel aangehaald. De Commissie adviseert in het MER/OTB met cijfers te onderbouwen dat de keuze voor het Voorkeursalternatief ook bij de meest actuele (vastgestelde) prognoses nog steeds valide en toekomstvast is."</p> <p>Uit de officiële MKBA door Decisio (2014) blijkt dat bij de verwachte lage economische groei uitvoering van de planstudie Ring Utrecht een verlies van 440 tot 485 miljoen euro oplevert. Alleen bij een – onwaarschijnlijk – hoge economische groei kan de snelwegverbreding 500 tot 600 miljoen euro opleveren. Alleen met zéér hoge groei van economie en verkeer kost de verbreding minder dan wat het oplevert aan economische opbrengsten. Maar dit geldt alleen zonder tegenvallers. Het zeer hoge bouwrisico op dit traject wordt niet meegerekend in de MKBA. Ook de kosten ten gevolge van omleidingen en vertragingen die optreden tijdens de bouw zijn niet in de MKBA van Decisio meegenomen (zie voetnoot 11). Hieruit blijkt dat de verhouding tussen kosten en baten is overschat en, met alle relevante posten meegenomen, negatiever is dan berekend.</p> <p>Ook het Centraal Planbureau (CPB, Second Opinion MKBA Ring Utrecht, 2014) vindt het voorkeursalternatief een te groot economisch risico. Het CPB concludeert dat de beslissing over de voorgestelde verbreding van de snelwegen uitgesteld moet worden:</p> <p>"Het voorkeursalternatief is eigenlijk een te dure oplossing om robuust een positief maatschappelijk rendement te genereren" (CPB Notitie, p.2)."</p> <p>Het CPB vindt het ook onterecht dat varianten met 2x6 rijstroken binnen de bak zijn uitgesloten in het kosten/baten-onderzoek. Het afvallen van varianten die uitgaan van 2x6 rijstroken binnen de bak is opvallend. Juist het verbreden van de bak leidt tot technische en financiële risico's die moeilijk beheersbaar zijn. Het CPB stelt in haar 'Second Opinion MKBA Ring Utrecht' dat:</p> <p>"... een variant met 2x6 rijstroken binnen de bestaande bak niet op voorhand is uitgesloten als kansrijke oplossing naast het VKA. In ieder geval kan volgens het CPB het veiligheidsaspect geen reden zijn om een dergelijke variant op dit moment uit te sluiten van onderzoek. Dit betekent dat er alle redenen zijn om een variant met 2x6 rijstroken binnen de bestaande bak in een MKBA te onderzoeken naast het VKA, om zo duidelijk te krijgen of de baten van een variant met '2x6 binnen de bak' opwegen tegen de kosten, inclusief die op het gebied van veiligheid, en hoe dit zich verhoudt tot de kosten en baten van het VKA." (zie voetnoot 12)</p> <p>In de huidige situatie van de A27 liggen er tussen knooppunt Lunetten en knooppunt Rijnsweerd zes (deels versmalde) rijstroken. Van een probleem met verkeersveiligheid is geen sprake voor zover bekend. Het onderstreept de haalbaarheid van een dergelijke oplossing.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur en 2x6 rijstroken).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p> <p>Het CPB heeft een second opinion uitgevoerd op de maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) en heeft daarnaast een aantal aanbevelingen richting de Minister van Infrastructuur en Milieu gedaan waaronder het voorstel tot 5 jaar uitstel. Het CPB heeft geconcludeerd dat de MKBA van goede kwaliteit is. De Minister van Infrastructuur en Milieu is in haar brief ter voorbereiding van het Tweede Kamer debat over het AO-MIRT van juni 2014 (IENM/BSK-2014 125664) uitvoerig ingegaan op deze aanbevelingen. Deze brief en de aanbevelingen van het CPB hebben niet geleid tot wijzigingen, waarna de voorkeursvariant is vastgesteld.</p>
<p>5</p>	<p>5) Behoeft aan snelwegcapaciteit Uit al deze onderzoeken door algemeen erkende deskundigen blijkt steeds dat de gekozen oplossing op basis van recente verkeersgegevens en verwachte ontwikkelingen geen oplossing is voor de doorstromingsproblemen. Steeds weer blijkt dat verkeersgroeiscenario's die in de eerdere onderzoeksfasen zijn gebruikt naar beneden moeten worden bijgesteld. Bij toepassing van realistische scenario's blijkt dat de voorgenomen verbreding en aanpassing van de Ring Utrecht</p>	<p>In de milieu-effectrapportage eerste fase is het effect van rekeningrijden onderzocht in het alternatief "De Kracht van Utrecht". Dit alternatief bleek onvoldoende probleemoplossend. Twee onafhankelijke commissies (de Commissie m.e.r. en de commissie Schoof) hebben geoordeeld dat de onderbouwing om dit alternatief af te laten vallen goed is en dat het proces zorgvuldig is uitgevoerd. Er is dus geen aanleiding om deze alternatieven opnieuw te onderzoeken. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016).</p>

	<p>niet nodig is en zelfs contraproductief kan werken. Zeker als de congestie op de wat langere termijn wordt beschouwd, valt te verwachten dat door nieuwe technologieën zoals zelfrijdende auto's vanzelf verbetering op zal treden. Minister Schultz van Haegen Geesteranus ging er in 2013 al vanuit dat vanaf 2030 zelfrijdende auto's breed worden toegepast; de verwachte effecten op het oplossen van files zijn erg groot (30% minder files bij 10% zelfrijdende auto's; zie voetnoot 13). Ook vormen van betalen voor mobiliteit (vaak 'kilometerheffing of 'rekeningrijden' genoemd) hebben een groot – en vooralsnog ongebruikt – potentieel om congestie op te lossen.</p> <p>Bovenstaande punten 3, 4 en 5 leiden tot de conclusie dat het OTB zich baseert op zwaar overschatte prognoses van economische groei, congestie en verkeersvraag in 2030. Het niet verbreden van de Ring Utrecht A27/A12 is economisch gezien de meest voor de hand liggende optie.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p>
6	<p>6) Effectief mobiliteitsbeleid en maatwerk Recent nog pleitten het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving voor slimmere maatwerkoplossingen in stedelijke gebieden, als alternatief voor weginfrastructuurprojecten (zie voetnoot 14). De kosten van deze laatste zijn relatief hoog, vaak door inpassingskosten. Omdat er alleen welvaartswinst is, als de congestie op snelwegen in de toekomst sterk toeneemt, raden CPB en PBL aan om een no-regret projectvariant op te nemen (i.e. een variant die in alle toekomstscenario's tot welvaartswinst leidt) voor het geval de congestie niet sterk toeneemt. Een voorbeeld van een dergelijke oplossing kan congestieheffing of prijsbeleid zijn. Daarnaast dient de bereikbaarheid van steden "op een andere manier worden gewaarborgd, bijvoorbeeld door extra openbaar vervoer en/of verbeterde fietsvoorzieningen." (p.12 van CPB/PBL 2016, zie voetnoot 14). Zeker anno 2030 zal het aandeel van openbaar vervoer, (e)fiets en andere duurzame middelen van vervoer naar verwachting flink zijn gestegen. Het OTB houdt ten onrechte geen rekening met deze ontwikkelingen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (advies centraal planbureau).</p> <p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit zoals nu voorligt. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p>
8	<p>8) Geluidhinder De tweede doelstelling die het OTB vermeldt, is (OTB, p.90): "de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren." Ook het bereiken van deze doelstelling, is niet gegarandeerd, zoals zal blijken uit punten 8 t/m 12 van deze zienswijze. De geluidshinder zal in sommige woongebieden toenemen, blijkt uit het MER deelrapport Geluid. De geluidshinder rond de A12 is nu al meer dan wettelijk toegestaan. Rond het verkeersplein bij Rijnsweerd zal de geluidshinder ook toenemen. Oorzaak zijn o.a. de geluidschermen op de hoogste fly-over (12 meter boven maaiveld), die slechts 2 meter hoog worden. Ook voor natuur en recreanten neemt de geluidshinder toe. Voor de A27 langs het Markiezenbos van Amelisseweerd is niet het stilste asfaltbeton gepland; ook zal afgezien van de rand van de betonbak van de A27 dit gedeelte geen geluidscherm krijgen. Verder zal het hoge en brede viaduct over de Kromme Rijn en de fly-overs van knooppunt Rijnsweerd veel geluidhinder veroorzaken richting Amelisseweerd, waar volgens de gemeente Utrecht anderhalf miljoen mensen per jaar recreëren.</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de aanvullende inpassingsmaatregelen die in het tracébesluit worden getroffen, die tevens een positief effect op de geluidssituatie in Amelisseweerd hebben.</p> <p>Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat met het maatregelenpakket zoals dat is opgenomen in het tracébesluit in Rijnsweerd en de wijken daarachter kan worden voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer. In het hoofdstuk Geluid van de Nota van Antwoord wordt nader ingegaan op de vragen en opmerkingen die in de zienswijzen zijn gesteld ten aanzien van de geluidssituatie in Rijnsweerd.</p> <p>Met de geluidbeperkende maatregelen zoals opgenomen in het Ontwerp tracébesluit kan in vrijwel het gehele onderzoeksgebied worden voldaan aan de geluidbelastingen zoals die op basis van de huidige geluidproductieplafonds zijn toegestaan. Langs de A12 geldt bovendien vanuit de Wet milieubeheer de opgave om de geluidbelasting bij de saneringswoningen met ten minste 5 dB omlaag te brengen. Bij de meeste woningen kan aan deze doelstelling worden voldaan en bij de overige wordt een geluidreductie van 3 of 4 dB bewerkstelligd. Per saldo zal de geluidbelasting voor het gehele project na realisatie afnemen ten opzichte van de huidige situatie.</p>
9	<p>9) Luchtvervuiling De luchtvervuiling zal door toename van het autoverkeer gaan toenemen. Geluidschermen helpen immers niet tegen luchtvervuiling. Uit het MER deelrapport luchtkwaliteit komen de volgende cijfers (zie voetnoot 15). De toename voor fijnstof (PM10 en PM2.5) en NOx bedraagt voor Deelgebied 1</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p>

<p>(A27 tussen afslag Utrecht Noord en afslag Bilthoven) 4.4 tot 4.7%. Voor Deelgebied 2 (A28/A27 rond knooppunt Rijnsweerd) is dat 6.5 tot 7%; voor deelgebied 3 (A27 rond knooppunt Lunetten) is het nog hoger, namelijk 7.6 tot 8%. Voor Deelgebied 4 (woonwijken langs de A12) is de toename 4.1 tot 4.3%. Talloze wetenschappelijke onderzoeken (zie voetnoot 16) hebben aangetoond dat luchtvervuiling bij concentraties zoals deze rond Utrecht voorkomen, zeer schadelijk is voor de volksgezondheid. Jaarlijks overlijden duizenden mensen daardoor vroegtijdig en worden tienduizenden mensen ziek in Nederland. De Europese normen voor luchtkwaliteit worden in 2015 in Nederland niet overal gehaald. Er resteren overschrijdingen. Een toename van luchtverontreiniging is gezien de ernstige gezondheidseffecten en de huidige overschrijdingen van Europese luchtnormen volstrekt ontoelaatbaar.</p> <p>Opvallend is verder dat de effecten op roetconcentraties niet in kaart zijn gebracht in het OTB. Roet heeft een dermate negatieve invloed op de gezondheid van omwonenden, dat een studie hiernaar niet mag ontbreken. Ook ontbreekt een berekening van de luchtkwaliteit bij gereedkomen van de verbredingsplannen, die immers is voorzien in 2026/2028 (en niet in 2030). Hetzelfde geldt voor berekeningen van concentraties luchtvervuiling tijdens de 8 jaar durende bouwwerkzaamheden.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbesteding en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de uitvoering).</p> <p>Het effect van het project is berekend voor het jaar 2030 omdat dit het eerstvolgende NSL jaar is na realisatie. Direct na realisatie wordt de capaciteit van de verbrede weg nog niet geheel benut. Dit gebeurt pas na een aantal jaren. Het project is opgenomen in het landelijk luchtprogramma NSL. Binnen het NSL worden maatregelen getroffen om aan de normen van fijn stof te voldoen. Elk jaar vindt een monitoring van het NSL plaats waaronder een nieuwe doorrekening van groeicijfers. Ook direct na realisatie. Indien uit de monitoring blijkt dat de geplande of getroffen maatregelen niet voldoende effectief zijn, zullen er binnen het NSL extra maatregelen worden genomen om de (dreigende) normoverschrijdingen weg te nemen.</p>
<p>11) Natuur, Ecologische Hoofdstructuur en cultuurhistorie</p> <p>De aantasting van de natuurgebieden rond het plangebied, en in het bijzonder de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) van het gebied rond de Kromme Rijn, landgoed Nieuw Amelisweerd en elders in het plangebied is groot. Maar liefst 8.6 ha. EHS gaat verloren (zie voetnoot 17), zonder dat de noodzaak hiervan is aangetoond, zoals al eerder beargumenteerd. De totale oppervlakte aan te verwijderen bomen/bos bedraagt 37.3 ha. De voorgestelde locaties die ter compensatie gelden, liggen soms te ver van het plangebied vandaan, zijn ruimtelijk niet verbonden met EHS of andere stukken bos, hebben (nog) private eigenaren (waarvan onduidelijk is of onteigening tot de mogelijkheden behoort) of zouden toch al ontwikkeld worden tot natuur (zoals het gebied op landgoed de Niënhof in Bunnik). Ook is nu al duidelijk dat de natuurwaarden van deze nieuw te ontwikkelen natuurgebieden meestal lager zullen zijn dan de gebieden die ze compenseren, blijkt uit het OTB deelrapport Mitigatie- en compensatieplan. Sowieso is het onmogelijk om een eeuwenoud bos te compenseren met gelijkwaardige natuur, zonder daar 100 jaar over te doen. De verbreding van de A27 ter hoogte van Amelisweerd bedraagt 15 meter aan weerszijden. Echter, Copijn (zie voetnoot 18) geeft aan dat veel bomen in de tien meter daarbuiten ook zullen verdwijnen door verschillende oorzaken. Het OTB zou een volledig mitigatie- en compensatieplan dienen te hebben, wat niet het geval is. Wij adviseren om eerst de compensatie-opgave volledig uit te werken, alvorens het OTB voor te leggen ter inspraak. Wachten tot het uiteindelijke Tracébesluit is niet conform de Code Maatschappelijke Participatie (zie voetnoot 19).</p> <p>De opgave voor natuurcompensatie is qua invulling afhankelijk van besluitvorming in de Provinciale Staten. De Provinciale Staten dienen in te stemmen met de invulling van de natuurcompensatie. Zonder die instemming kan er geen goedgekeurd Tracébesluit komen. Gezien de kritische houding van de Provinciale Staten (zie voetnoot 20) van Utrecht, kan dit een probleem vormen voor de uitvoerbaarheid van de verbredingsplannen (zie ook punt 14). Bovendien is het zo dat aantasting van de EHS alleen toegestaan is "als er sprake is van een groot openbaar belang en er geen alternatieve oplossingen zijn" (aangehaald in MER deelrapport Natuur, paragraaf 2.6). Het OTB en geen enkele van de MER/OTB deelrapporten bevat een afdoende antwoord op deze wezenlijke vragen. Voor zover hier niet beschreven, sluiten wij ten aanzien van de EHS aan bij de zienswijze van de Gedeputeerde Staten van de Provincie Utrecht.</p> <p>De aantasting van natuur betreft ook de toename van de stikstofdepositie. Door andere routekeuzes van automobilisten zullen zelfs de Natura 2000 gebieden van onder meer de Veluwe negatieve effecten ondervinden door de toename van stikstofdepositie als gevolg van de verkeerstoename. De PAS methodiek biedt hiervoor geen oplossing. De aantasting van het cultuurhistorisch erfgoed in het gebied, waaronder de Limes, Hollandse Waterlinie en de</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).</p> <p>In het project Ring Utrecht is voorzien in maatregelen om de effecten op de natuur te beperken (mitigatie) en om effecten te compenseren. Deze maatregelen zijn uitvoerig toegelicht in de rapportage Natuurmitigatie en compensatieplan. Dit is een onderliggende rapportage bij het tracébesluit en bij de milieu-effectrapportage. Een voorbeeld van een mitigerende maatregel is het aanbrengen van vleermuisvriendelijke verlichting in onderdoorgangen. Voor een betere sociale veiligheid is een goed verlichte onderdoorgang noodzakelijk. Bij gewone verlichting werkt dat verstorend voor de vleermuizen. met de plaatsing van zorgvuldig geplaatste vleermuisvriendelijke verlichting wordt ervoor gezorgd dat de vleermuizen ongehinderd door de onderdoorgang kunnen vliegen terwijl meteen de sociale veiligheid verbetert. Ook zijn er algemene natuurversterkende maatregelen, zoals het realiseren van natuurvriendelijke oevers. Deze komen niet voort uit de noodzaak om effecten voor een bepaalde soort te beperken, maar uit de ambitie om de algehele natuurwaarde en daarmee de biodiversiteit in het plangebied te versterken.</p> <p>Compensatie vindt plaats voor ecologische hoofdstructuur (EHS) en voor bomen, op basis van wettelijke regelingen. In het project is uitgegaan van een ruimhartige compensatie. Dit betekent dat er meer compensatie plaats vindt dan minimaal wettelijk noodzakelijk is. Dit is toegelicht in genoemd Natuurmitigatie- en compensatieplan. In de Nota van Wijziging en het tracébesluit is de EHS-compensatie verder uitgewerkt dan in het ontwerp-tracébesluit.</p> <p>Er is sprake van een groot openbaar belang zoals blijkt uit de doelstellingen van het project. Middels de realisatie van het tracébesluit zal de doorstroming op de Ring Utrecht verbeteren en voldoen aan de streefwaarden (zoals bedoeld in de structuurvisie Infrastructuur en Milieu, in het bijzonder bijlage 6 van het SVIR) uit de Nota Mobiliteit, zal de verkeersveiligheid verbeteren en blijft de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig of zal waar mogelijk verbeteren. De compensatie van de aantasting van ecologische hoofdstructuur (EHS) is onderzocht en in het ontwerp-tracébesluit vastgesteld. Daarmee is de 'Nee, tenzij'-toets op de aantasting van EHS volledig toegepast en blijkt ook de noodzaak van het project.</p>

	<p>landgoederen Oud en Nieuw Amelisweerd, is ook een belangrijk punt van zorg voor Milieudefensie. Een Heritage Impact Assessment ontbreekt vooralsnog. Wij verzoeken die alsnog uit te voeren.</p> <p>Verder ontbreekt een goede inventarisatie van flora en fauna in het plangebied. Hierdoor is niet duidelijk welke negatieve effecten zullen optreden. De locatie van de werkterreinen ten behoeve van de bouwwerkzaamheden zijn bovendien nog niet bekend (en afhankelijk van af te geven vergunningen door de gemeente Utrecht), en daarmee ook de negatieve effecten niet. Dit zelfde geldt voor de extra plekken voor waterberging in het plangebied, die nodig zijn vanwege het grotere oppervlak aan asfaltverharding. Een precieze invulling en daar aan verbonden risico's zijn onvoldoende in beeld gebracht in het OTB. Voor zover hier niet beschreven, sluiten wij op het punt Natuur (EHS, Amelisweerd, compensatie, boscompensatie, soorten, ecologie, Natura 2000 en stikstofdepositie) aan bij de zienswijze, die 'MOBilisation for the Environment' heeft ingediend namens de Kerngroep Ring Utrecht en verschillende natuur-, milieu en bewonersgroepen in Utrecht.</p>	<p>De Provinciale Staten hoeven niet in te stemmen met de natuurcompensatie. De minister van Infrastructuur en Milieu is het bevoegd gezag. Wel is ervoor gekozen om zoveel mogelijk het bestaande en vastgestelde provinciaal beleid te volgen voor dit aspect.</p> <p>Er is een onderzoek aan flora en fauna uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn de effecten van de Ring Utrecht op (beschermde) flora en fauna bepaald en is beschreven welke mitigerende en compenserende maatregelen getroffen zullen worden om schade en verstoring te voorkomen en beperken dan wel te compenseren.</p> <p>Het project voldoet aan de Code Maatschappelijke Participatie in het gevolgde besluitvormingsproces. Daarbij is er op verschillende momenten aan omgevingspartijen gevraagd mee te denken, onder meer waar het betreft het voorkeursalternatief, de trechtering van varianten en de keuze van de voorkeursvariant.</p> <p>Verder heeft de Commissie Schoof in haar rapport van maart 2013 geconcludeerd dat de gevolgde besluitvormingsprocedure zorgvuldig is geweest. Ook de Commissie m.e.r. heeft een positief oordeel over het uitgevoerde onderzoek afgegeven.</p> <p>Ook de cultuurhistorische waarde van het studiegebied is voldoende onderzocht om een besluit op te baseren.</p> <p>Het uitvoeren van een Heritage Impact Assessment leidt niet tot aanvullende informatie voor de onderbouwing van het tracébesluit omdat cultuurhistorie al in de milieu-effectrapportage onderzocht is. De locaties van de werkterreinen zijn bij het ontwerp-tracébesluit aangegeven. De effecten zijn beschreven in de milieu-effectrapportage (Hoofdstuk Situatie tijdens de bouw). In het tracébesluit is het inzicht in benodigde werkterreinen verder verdiept. Mee informatie daarover is opgenomen in de Nota van Wijziging.</p> <p>Anders dan u aangeeft zijn de locaties voor waterberging exact aangegeven in het deelrapport Water, en ook als zodanig op de ontwerp-tracébesluit-kaarten vastgelegd. Op een aantal locaties is in het tracébesluit tot een andere oplossing gekomen. Zie hiervoor verder de Nota van Wijziging.</p>
13	<p>13) Risico's van bakverbreiding</p> <p>Een heikel onderwerp is de verbreding van de betonbak van de A27 en het aansluitende vlies ten zuiden van het viaduct ter hoogte van de Koningsweg. Uit de diverse technische rapporten (zie voetnoot 22), gepubliceerd op de website www.ikgaverder.nl, blijkt dat de voorgestelde methoden om de betonbak te verbreden, in de gekozen combinatie, nooit als zodanig zijn toegepast. Met name aantasting van het vlies zou ernstige gevolgen kunnen hebben. Uit de gepubliceerde technische rapporten blijkt dat de kwaliteit van de grond boven het vlies op sommige plekken niet goed is, wat de kans op lekken tijdens de bouw verhoogt. De gevolgen voor de grondwaterstand van de bouwwerkzaamheden en de bakverbreiding zijn onvoldoende in beeld gebracht. Bij beschadiging van het vlies, een reëel gevaar bij risicovolle bouwmethoden, is het risico op aantasting van natuur, maar ook op schade aan woningen en kantoorpanden groot. Deze risico's, inclusief de mogelijke financiële tegenvallers, zijn in het OTB onvoldoende in beeld gebracht. Het is onvoldoende beargumenteerd dat de technisch ingewikkelde verbreding van de bak mogelijk is binnen het gestelde budget van 1.1 miljard euro.</p> <p>Het verbreden van de bak schendt bovendien de uitspraak van de Raad van State uit 1980, die met verwijzing naar de hoge natuurwaarden van Amelisweerd de huidige bakconstructie heeft voorgeschreven. Die beperking staat nog steeds. De motivatie om deze uitspraak teniet te doen ontbreekt.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>De uitspraak waaraan u in uw zienswijze refereert, is de uitspraak van de Kroon van 24 december 1980. Daarin is uitgesproken dat goedkeuring werd onthouden aan het bestemmingsplan Maarschalkerweerd. In dit bestemmingsplan werd onder meer de aanleg van de A27 planologisch mogelijk gemaakt. Gelet op bezwaren van de Aktie Amelisweerd, was de Kroon van oordeel dat de bestemming weggebonden groen ter hoogte van het bos Amelisweerd niet voor goedkeuring in aanmerking kwam, voor zover deze bestemming niet benodigd was voor de bak-constructie. De A27 is dan ook ter hoogte van Amelisweerd in een bak-constructie aangelegd, waarmee aan deze uitspraak gevolg is gegeven. Uit het thans voorliggende ontwerp-tracébesluit met bijlagen en uit de bijbehorende milieu-effectrapportage tweede fase, blijkt dat niet langer met de huidige bakconstructie kan worden volstaan, wanneer extra rijstroken moeten worden toegevoegd en weefbewegingen moeten worden verminderd. Dit geldt des te meer wanneer eisen van verkeersveiligheid worden meegenomen. Bovendien geldt dat met dit ontwerp-tracébesluit ten behoeve van de wegverbreding op de A27 nieuwe bestemmingen zullen worden vastgesteld, die in de plaats zullen treden van de thans geldende planologische voorschriften.</p>

14	<p>14) Uitvoerbaarheid</p> <p>Het OTB is strijdig met de eisen die voor een Tracébesluit gelden (zie voetnoot 23), namelijk: het besluit mag niet in strijd zijn met een goede ruimtelijke ordening en de motivering van het besluit moet een goede ruimtelijke onderbouwing bevatten. Omdat de mitigatie en compensatie van de EHS nog niet geregeld zijn, is het besluit vooralsnog niet uitvoerbaar, wat strijdig is met het beginsel van een goede ruimtelijke ordening.</p>	<p>U stelt dat het voorliggende tracébesluit strijdig is met een goede ruimtelijke ordening. In de Tracéwet is - anders dan in de Wet ruimtelijke ordening - de norm van een goede ruimtelijke ordening echter niet als zodanig opgenomen. Er is dan ook geen sprake van strijdigheid met een goede ruimtelijke ordening.</p> <p>Verder geeft u aan dat het besluit voor wat betreft de motivering daarvan een goede ruimtelijke onderbouwing moet bevatten. Het tracébesluit voldoet voor wat betreft de inhoud en de motivering daarvan aan de eisen die daaraan worden gesteld in de Tracéwet en de Algemene wet bestuursrecht. Er ligt een zeer zorgvuldige motivering en belangenafweging ten grondslag aan het besluit. Verder blijkt uit niets dat het tracébesluit niet uitvoerbaar zou zijn.</p> <p>Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluitontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van ecologische hoofdstructuur (EHS) zal plaatsvinden. In het tracébesluit is de volledige uitwerking van de compensatieopgave opgenomen.</p>
15	<p>15) Nieuwe inzichten in bereikbaarheid</p> <p>Milieudefensie betreurt het dat de vele nieuwe inzichten in effectief mobiliteitsbeleid niet benut worden in het OTB. Een andere keuze dan die voor meer snelwegasfalt biedt enorme kansen voor de bereikbaarheid van de hele stadsregio Utrecht. Een inzet op een beter openbaar vervoernetwerk in de stad Utrecht, een beter fietsnetwerk en betere fietsvoorzieningen, bieden veel meer maatschappelijke meerwaarde dan een paar extra rijstroken op de snelwegen rond Utrecht. De negatieve effecten op de gezondheid van bewoners langs de Utrechtse Ring zouden een extra stimulans moeten zijn voor een andere oplossing voor bereikbaarheidsproblemen. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu weet hoe het moet. De brochure van het ministerie "De brede bereikbaarheidsaanpak langs vijf sporen" (zie voetnoot 24) spreekt van een trendbreuk in de aanpak van mobiliteitsbeleid. Trends als veranderend reisgedrag onder jongeren, nieuwe technologieën, mobiliteitsmanagement, kansen voor OV- en fietsbeleid, en elektrisch vervoer en duurzaamheid als drijfveer, worden allemaal onderschreven. En als er dan geïnvesteerd wordt in grote infrastructuurprojecten, dan alleen waar het economisch rendement het hoogst is. Deze nieuwe, brede mobiliteitsaanpak is de juiste weg naar effectiever investeren in bereikbaarheid. Milieudefensie betreurt het dat het OTB op geen enkele manier rekening houdt met deze nieuwe inzichten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Juist in een bredere aanpak van mobiliteitsproblemen kan het Rijk aansluiting vinden bij de nadrukkelijke wensen van stad, regio en provincie Utrecht op mobiliteitsgebied.</p>	<p>Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer, hoofdstuk 8.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (2.2.1 verkeersprognoses en 2.2.2 gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Het landelijk mobiliteitsbeleid is voor het project een randvoorwaarde. De totstandkoming van dit beleid valt buiten de scope van het tracébesluit. De door u genoemde brochure is in lijn met het vigerend mobiliteitsbeleid. Het project en de brochure zijn daarmee niet tegenstrijdig.</p>
16	<p>Conclusie:</p> <p>Op basis van de bovenstaande argumenten komt Milieudefensie tot de volgende conclusie. Het verwachte, beperkt oplossend vermogen van de voorgestelde verbreding van de A12 en A27 is strijdig met de gestelde uitgangspunten. De toename van het aantal verwachte verkeersslachtoffers is dat ook. Het OTB onderbouwt nergens waarom het – conform de eigen doelstelling – niet mogelijk is om de kwaliteit van de leefomgeving waar mogelijk te verbeteren. Bij de verwachte groei van economie en verkeer is het niet uitvoeren van de planstudie Ring Utrecht A27/A12 economisch gezien het meest rendabel. Naar aanleiding van het voorgaande verzoeken wij u met inachtneming van onze zienswijze de planstudie Ring Utrecht A27/A12 niet uit te voeren. Wij gaan ervan uit dat u ons van de verdere procedure op de hoogte houdt.</p>	<p>In de toelichting op het ontwerp-tracébesluit is aangegeven dat met het project de doorstroming verbetert, de verkeersveiligheid verbetert en op een groot aantal plaatsen de leefkwaliteit beter wordt. De onderliggende gegevens en onderzoeken zijn in de milieu-effectrapportage gepubliceerd. De Commissie m.e.r. heeft geconcludeerd dat de onderzoeken zorgvuldig zijn uitgevoerd. Er is daarmee geen aanleiding om het besluit te herzien. Er zijn verschillende manieren waarop u op de hoogte kunt blijven van de voortgang van dit project waaronder de nieuwsbrief waarop u zich kunt abonneren via www.rijkswaterstaat.nl. Alle documenten en nieuwe informatie staan op de website www.ikgaverder.nl</p>
ZWE-00518	<p>1</p> <p>Ik ben het absoluut oneens met het ontwerp-tracébesluit van de A27. Ik ben tegen verbreding van de A27. Het is slecht voor het klimaat, en mensen in de buurt (Rijnsweerd) hebben nu al last van veel fijnstof, ze vegen het iedere dag van hun vensterbank op, dus dat komt ook in hun longen. Ik ben ervoor dat het autogebruik wordt teruggedrongen door bijvoorbeeld kilometerquota in te stellen of een belasting te heffen op de benzine, of door autoloze zondagen in te stellen - of alleen mensen die een auto echt nodig hebben een autovergunning te geven of wat ook, in ieder geval moet er wettelijke dwang aan te pas komen. Ik hoop heel erg dat de verbreding van de A27 niet doorgaat.</p>	<p>Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>De planstudie Ring Utrecht volgt het mobiliteitsbeleid van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, dit beleid gaat niet uit van wettelijke dwang om autogebruik te voorkomen.</p>

	3	<p>Nee, hoogstens dat er tuintjes verdwijnen van het volkstuincomplex ATV Stadion, (maar mijn tuintje zal blijven). Misschien zal de tennisbaan Rijnsweerd verdwijnen, maar dat is niet het grootste bezwaar, dat is echt het klimaat op lange termijn, fijnstof, en natuurbehoud.</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoeslag gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van de ecologische hoofdstructuur (EHS), als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat, de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het milieu-effectrapport tweede fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigend stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p>
ZWE-00519	2	<p>1. OTB voldoet niet aan het Voorkeursalternatief (VKA) Op 3-12-2010 heeft u het VKA vastgesteld (uitkomst MER eerste fase). De kern van het VKA bestaat uit verbreding van de A27 naar 7 + 7 rijstroken, het verbreden van 'de bak' met 15 meter aan weerszijden en het verbreden van de A12 met 1 rijstrook in beide richtingen. Onderdeel van het OTB is echter dat vanaf het knooppunt Rijnsweerd in zuidelijke richting over een tracé van ca. 1,5 km er sprake is van 7 + 8 rijstroken; dus 15 rijstroken (!), in plaats van de maximaal 14 rijstroken uit het VKA (exclusief vluchtstroken). Het ruimtebeslag ter hoogte van de Weg tot de Wetenschap is daarnaast meer dan de eerder genoemde 15 meter, namelijk ca. 25 meter aan de westzijde (asymmetrisch) ter hoogte van zwembad Kromme Rijn. Dit rechtvaardigt de conclusie dat het OTB niet overeenkomt met het VKA. Door de inconsistentie in de opeenvolgende planfasen van dit project, kan het OTB niet gedragen worden door de motivering die hieraan ten grondslag ligt. Hiermee heeft u de omgeving lange tijd de indruk gegeven dat het ruimtebeslag kleiner zou zijn. Dit is in strijd met het vertrouwensbeginsel.</p>	<p>De kern van het project is een zodanige oplossing dat de doorstroming verbetert op een verkeersveilige manier en met een tweede doelstelling dat de leefkwaliteit in zijn algemeenheid niet verslechterd en waar mogelijk verbeterd. In het voorkeursalternatief is aangegeven dat de oplossing ten oosten van Utrecht moet worden gevonden en dat er ontweefd moet worden. Alleen ter hoogte van de Bak van Amelisweerd is specifiek een maat genoemd voor de verbreding van de bak zelf. Het ontwerp-tracébesluit voldoet aan de voorwaarden van het voorkeursalternatief. Dat binnen het ontwerp meer ruimte dan 15 meter nodig is bij de Kromme Rijn is al sinds 2011 bekend en op verschillende meedenksessies getoond in de periode 2011-2016. Deze meedenksessies waren openbaar.</p>
	4	<p>3. Veranderde uitgangspunten maken OTB A27/A12 Ring Utrecht niet meer rendabel Uw besluit voor het VKA dateert van 6 jaar geleden. Vele oorspronkelijke uitgangspunten en randvoorwaarden voor het plan zijn daardoor niet meer juist/actueel. De verwachtingen ten aanzien van economische groei en bijbehorende hoeveelheden autoverkeer zijn in de loop der jaren sterk gewijzigd. Voor het OTB gaat u uit van berekeningen voor het jaar 2030, maar u verwacht ook dat er dan al zelfrijdende auto's zijn die een effect zullen hebben op de files1. In de CPB notitie Second opinion A27/A12 Ring Utrecht (4 maart 2014) wordt mede vanwege het voorgaande geconcludeerd dat u dit OTB beter kunt uitstellen. Er is nader onderzoek nodig, diverse studies, bijvoorbeeld ook recentelijk nog van het CPB, tonen aan dat meer asfalt niet helpt. Daarbij</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (2.2.1 verkeersprognoses en 2.2.2 gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p>

	<p>heeft u niet gemotiveerd waarom u in afwijking van het advies van het CPB toch nu een OTB publiceert. Graag ontvangen wij uw reactie hierop.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (advies centraal planbureau).</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Ook in de eerdere fasen van de planuitwerking zijn steeds de meest recente inzichten meegenomen in de studie. De onzekerheid over de toekomst uit zich in het toepassen van een hoog en een laag groeiscenario. In deze ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage fase, maar ook bij de maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) zijn de effecten van de verschillende groeipaden in beeld gebracht. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r..</p>
5	<p>4. Onevenredige en onzorgvuldige belangenafweging</p> <p>Om een zorgvuldig besluit te kunnen nemen is het van het grootste belang om over met name de meest risicovolle elementen van het plan voldoende duidelijkheid te hebben over de impact van maatregelen en bijbehorende kosten. Ons is bekend dat RWS het adagium hanteert: "markt, tenzij...", hetgeen betekent dat zo veel mogelijk wordt uitbesteed aan de uitvoerend aannemer. Dit geldt ook voor veel nadere onderzoeken op het gebied van archeologie, flora en fauna en de maatregelen rondom de aanpassingen van 'de bak' en 'de folie'. U geeft ook in het OTB aan dat op een tal van deze gebieden nog nader onderzoek zal worden verricht (o.a. p.114 prf. 2.2.) U dient een besluit te nemen met afweging van alle betrokken belangen (art. 3:4 Awb) daarom voert u ook onderzoek uit om die belangen goed af te wegen alvorens een besluit te nemen. Dit dient u nader te onderzoeken voordat u dit OTB kunt vaststellen. Zolang de nadere onderzoeken niet zijn uitgevoerd, kunt u die belangen niet goed wegen en mist het besluit een goede zorgvuldige voorbereiding. Door deze onderzoeken tevens naar achteren te schuiven en zelfs door de aannemer te laten uitvoeren, missen ze elke vorm van publieke controle.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).</p> <p>Alle relevante aspecten van het voorliggende tracébesluit zijn onderwerp van de uitgevoerde onderliggende onderzoeken geweest, zodat op alle voor dit ruimtelijke besluit relevante punten een goede belangenafweging heeft plaatsgevonden. De omvang van die onderzoeken is vastgelegd in de Richtlijnen voor het project, die gepubliceerd zijn bij aanvang van het project. In de belangenafweging behorende met het ontwerp-tracébesluit is in de milieueffect rapportage gekeken naar onder meer natuur en archeologie.</p> <p>Ook tijdens de realisatie van het project dient de uitvoerend aannemer zorgvuldig rekening te houden met deze aspecten en de daarmee samenhangende belangen. Ook daarvoor zijn onderzoeken nodig, zoals in het ontwerp-tracébesluit aangegeven is. Deze onderzoeken hoeven niet ten tijde van het tracébesluit gereed te zijn omdat dit onderzoeken zijn die dienen ter voorbereiding van de realisatie.</p> <p>Door invulling te geven aan het principe van marktbenadering in de vorm van "de markt tenzij" wordt bewerkstelligd dat een uitvoerend aannemer binnen de door het tracébesluit gestelde kaders zo optimaal mogelijk de gelegenheid krijgt om innovatieve technische oplossingen te realiseren. Aangezien de toekomstige aannemer nog niet in beeld is, is het op dit moment dan ook niet mogelijk om gedetailleerder dan op hoofdlijnen aan te geven hoe de verdiepte ligging nabij Amelisseweerd technisch vorm gegeven zal worden. De toekomstige aannemer zal op dit vlak de benodigde onderzoeken naar de technische mogelijkheden en oplossingsrichtingen moeten uitvoeren. De publieke controle van aannemers is niet als zodanig wettelijk geregeld in de procedure die hoort bij een tracébesluit. De aannemer zal richting zijn opdrachtgever, Rijkswaterstaat, echter wel moeten aantonen dat hij zich aan de gestelde eisen houdt, ook voor wat betreft bescherming van de folie tegen schade.</p>
7	<p>6. Onvoldoende maatregelen voor de luchtkwaliteit</p> <p>In uw plan verwijst u naar het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) en dat A27/A12 Ring Utrecht daarin is opgenomen. In het NSL is het plan Ring Utrecht als volgt omschreven: Oostelijke rijbaan van km 70,2 tot km 81,7 alsmede delen van de verbindingsboog vanaf A12 (km 63) en naar A28 (km 1,8); extra doorgaande rijstrook + extra weefvak over 6,8 km; maximumsnelheid 100 km/u. Het OTB bevat veel meer extra rijstroken (ter plaatse van de A27 wordt er van 4 en 6 rijstroken gegaan en naar 8 en 7 rijstroken, excl. vluchstroken). De conclusie is dat u niet kunt verwijzen naar het NSL, omdat het OTB daar niet bij aansluit. Het uitgangspunt zoals beschreven in de MER 2e fase (pagina 67), dat er geen expliciete toetsing luchtkwaliteit nodig is, is dus onjuist. U onderschat de gevolgen voor de luchtkwaliteit, en neemt daardoor onvoldoende maatregelen. Het OTB mist op dit punt derhalve een draagkrachtige motivering.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Het project Ring Utrecht is in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) projectenlijst als volgt beschreven: "Uitbreiding van de capaciteit van de A27 aan de oostzijde van Utrecht en van de knooppunten Lunetten en Rijsweerd, waarbij de verkeersstromen worden gescheiden (ontweven). Uitbreiding van de A12 tussen Oudenrijn en Lunetten met een extra rijstrook in beide richtingen op de parallelbaan. Uitgaande van opwaardering van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) tot maximaal 2x2 rijstroken, ongelijkvloerse aansluitingen en minimaal 80 km/h." Het definitieve ontwerp van de wegaanleg is opgenomen in de monitoringstool, het NSL rekenmodel, en is openbaar en te bekijken met de volgende link www.nsl-monitoring.nl. Het project valt derhalve onder het NSL en wordt binnen het NSL getoetst en niet expliciet binnen het tracébesluit.</p>
8	<p>7. Onduidelijk of het plan voldoet aan normen voor stikstofdepositie</p> <p>U heeft verzuimd de Aerijs berekeningen aan het OTB toe te voegen. Daarom kan niet worden geconcludeerd of u voldoet aan de grenswaarde voor stikstofdepositie. U stelt dat het plan</p>	<p>Er zijn AERIUS berekeningen uitgevoerd en beschikbaar. De resultaten van de berekeningen zijn ook terug te vinden in het deelrapport natuur. Per Natura 2000-gebied en habitatype is aangegeven wat het effect van de Ring Utrecht is. De AERIUS berekeningen zijn niet bij het</p>

	<p>A27/A12 Ring Utrecht is opgenomen op de lijst van prioritaire projecten. In het OTB is echter niet terug te vinden welke depositieruimte is gereserveerd (35 mol/ha/jaar?), en wat de uitkomst is van de berekeningen. Daarbij is uw verwijzing naar het PAS, zonder nadere motivering welke maatregelen hier specifiek worden getroffen, onvoldoende om te kunnen concluderen dat er geen effecten op Natura 2000 gebied (de Oostelijke Vechtplassen) zullen optreden. Uw besluit is daarmee onzorgvuldig tot stand gekomen</p>	<p>ontwerp-tracébesluit gevoegd, omdat het ontwerp-tracébesluit geen toewijzingsbesluit is voor ontwikkelingsruimte. In dit stadium is het voldoende om vast te stellen dat er voldoende ontwikkelingsruimte is gereserveerd. Het tracébesluit is wel een toewijzingsbesluit voor ontwikkelingsruimte.</p>
9	<p>8. Effecten van samenhangende projecten is onduidelijk De A27/A12 Ring Utrecht hangt samen met de Tracébesluiten A27 Houten - Hooipolder en de A27 Utrecht-Noord – Hilversum en de Uithoflijn. Het is zorgvuldiger om dit OTB uit te stellen, totdat de maatregelen behorende bij de 2 genoemde Tracébesluiten zijn uitgevoerd en de Uithoflijn rijdt. Daarna is pas duidelijk wat de filedruk is op de Ring Utrecht en welke maatregelen nog nodig zijn. Nu vindt u nut en noodzaak voor dit project in (oude) aannames en berekeningen die in de toekomst wel eens heel anders (lager) uit kunnen pakken.</p>	<p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De meest recente landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Ook in eerdere fasen van de planuitwerking zijn steeds de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. In de berekeningen voor de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage is er vanuit gegaan dat de projecten A27 Houten - Hooipolder, de A27/A1 (inclusief Utrecht-Noord - Hilversum) en de Uithoflijn zijn gerealiseerd. Er wordt dus al rekening gehouden met de gevolgen van die projecten op (auto)mobiliteit. Ook andere, vaststaande projecten van (andere) overheden zijn zo goed mogelijk meegenomen in de berekeningen voor het planjaar 2030. Dit is standaardprocedure voor een MIRT infraproject op het HWN. Zie voor meer informatie over de wijze waarop (aanliggende) projecten en andere beleidsbeslissingen worden meegenomen in de berekeningen bijlage A van het deelrapport Verkeer. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r..</p>
12	<p>11. Geluid Cliënten vrezen de geluidsbelasting als gevolg van de wegverbreding. De huidige, unieke ligging van de woning ten opzichte van de snelweg zorgt ervoor dat zij nauwelijks geluidshinder ondervinden van de ring Utrecht. Cliënten houden er nog steeds rekening mee dat zij ter plaatse kunnen blijven wonen. Het OTB houdt hier onvoldoende rekening mee.</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de procedures van de Wet milieubeheer ten aanzien van geluidshinder en de afweging van doelmatige geluidmaatregelen.</p> <p>De woning aan de Weg tot de Wetenschap 205 kan niet gehandhaafd blijven, deze is in het tracébesluit (net als in het ontwerp-tracébesluit) opgenomen in de lijst te amoveren objecten. Met uw cliënt is overleg gevoerd betreffende het geven van een toelichting op de procedures van de tracéwet en de schadeloosstelling voor de aankoop van de woning op onteigeningsbasis. Tevens is op grond van artikel 17 van de Ontheingingswet de grondaankooponderhandelingen gestart om hetgeen nodig is voor de wegverbreding Ring Utrecht in de minne te verwerven."</p>
13	<p>12. Filevorming U stelt dat filevorming in de praktijk vaak op de parallelbaan optreedt. Dit is naar onze ervaring onjuist. De parallelbaan rijdt relatief gezien juist beter door dan de hoofdbaan van de A12, juist vanwege 80 km/uur. Het OTB is in die zin gebaseerd op een onjuist uitgangspunt. We vragen u hiermee rekening te houden en dit aan te passen.</p>	<p>In uw zienswijze stelt u dat de parallelrijbaan relatief gezien beter doorstroomt dan de hoofdrijbaan van de A12 vanwege de maximum snelheid van 80 km/h. Deze stelling is niet juist. In het ontwerp-tracébesluit wordt niet gesteld dat op de parallelrijbanen van de A12 meer en/of vaker filevorming optreedt dan op de hoofdrijbanen van de A12 tussen de knooppunten Oudenrijn en Lunetten. In de het deelrapport Verkeer is te zien de parallelrijbanen van de A12 filevorming optreedt ondanks de maximum snelheid van 80 km/h. Deze filevorming wordt veroorzaakt door een te hoge verkeersvraag in verhouding tot de beschikbare wegcapaciteit, en door filevorming elders op het hoofdwegennet.</p>
14	<p>13. Nut en noodzaak niet aangetoond De problematiek concentreert zich volgens u op het deeltracé A28 vanuit Amersfoort naar Hilversum. Wij kunnen dat beamen. Het OTB gaat nu echter uit van 7+8 rijstroken en verderop 7+7 rijstroken voor de A27 tussen knooppunten Rijnsweerd en Lunetten. Er staat echter geen file in dit deeltraject. De voornaamste file in de Ring Utrecht (Amersfoort richting Hilversum) ontstaat door het in- en uitvoegen van verkeer richting de A27 Utrecht-Noord. Maatregelen in dit deeltracé zijn logisch; maatregelen ten zuiden van knooppunt Rijnsweerd zijn dat niet. De investering van ca. € 1,2 miljard is ons inziens niet efficiënt, aangezien de meeste maatregelen worden genomen in deeltracés die geen relatie hebben tot de voornaamste file binnen de Ring Utrecht. Het is ons inziens onnodig om zoveel geld te besteden aan het 'ontvlechten' en daarmee verbreden van de snelweg ten zuiden van knooppunt Rijnsweerd. Kortom; nut en noodzaak van het project zijn door u onvoldoende aangetoond. Kunt u overigens bevestigen dat uw wens voor vergaand te 'ontvlechten' en het realiseren van overcapaciteit de reden is dat cliënten moeten verhuizen?</p>	<p>U stelt in uw zienswijze dat er geen sprake is van file op de A27 tussen de knooppunten Rijnsweerd en Lunetten in zuidelijke richting, en dat de maatregelen op dit deeltraject niet logisch zijn. Aangezien dit wegvak van de A27 tussen beide knooppunten juist de bottleneck vormt, staat de dagelijkse file voor dit wegvak. De filevorming in noord - zuid richting slaat gemiddeld terug op de A27 tot de aansluiting Utrecht-Veemarkt, en op de A28 tot de aansluiting Den Dolder (zie Deelrapport Verkeer). Wanneer het project A27/A1 gereed is (naar verwachting in 2019), zal de terugslag van de file op de A27 voor knooppunt Rijnsweerd toenemen, omdat het project A27/A1 immers voor een betere doorstroming van de A27 tussen het knooppunt Eemnes en Utrecht-Noord zorgt. Extra capaciteit op de A27 ten zuiden van Rijnsweerd is daarom nodig, om een verkeersinfarct aan de oostkant van Utrecht te voorkomen. Omdat enerzijds sprake is van een capaciteitstekort (vooral in de noord - zuid richting en in mindere mate de zuid - noord richting), en anderzijds sprake is van verkeersonveilige situaties ten gevolge van de zware kruisende verkeersstromen in beide rijrichtingen, zijn de voorgenomen maatregelen op de A27 ten zuiden van knooppunt Rijnsweerd juist wel logisch. De</p>

		verkeersstromen worden waar mogelijk uit elkaar gehaald, waardoor minder rijstrookwisselingen plaatsvinden, en er wordt voldoende wegcapaciteit gerealiseerd om de huidige en toekomstige verkeersstromen af te kunnen wikkelen (zie Deelrapport Verkeer).
15	<p>14. Verkeersveiligheid</p> <p>Waarom refereert u bij het thema ongevallen (tabel 6.7) naar gedateerde gegevens (uit 2005-2009), terwijl we nu in 2016 leven? U dient uw besluit met de meest recente gegevens te onderbouwen om nut en noodzaak van het project aan te tonen. Na 2009 zijn er bijvoorbeeld nog verschillende maatregelen ten behoeve van het vergroten van de verkeersveiligheid uitgevoerd, zoals de verbreding naar 6 rijstroken op de A27 tussen de knooppunten Rijnsweerd en Lunetten, die een positief effect zullen hebben gehad op de verkeersveiligheid. Daarnaast zullen de auto's in het rekenjaar 2030 ook al veel veiliger zijn. Wij zien graag een onderbouwing van het OTB tegemoet die gestoeld is op de meest recente gegevens die aansluiten bij de huidige situatie.</p>	<p>De gebruikte cijfers zijn afkomstig van Bestand geRegistreerde Ongevallen Nederland (BRON) over de periode 2005-2009. De verkeerscijfers worden altijd over meerdere jaren beoordeeld. De registratiegraad van ongevallen is na 2009 aanzienlijk verslechterd. De periode 2005-2009 is de laatste langere aaneengesloten periode met betrouwbare verkeersongevalcijfers.</p> <p>In 2012 is de rijbaan tussen Lunetten en Rijnsweerd voor het verkeer richting het noorden verbreed naar een weefvak met 3+3 rijstroken (was 2+2) waarbij de vluchtstrook over een lengte van 700 meter is vervallen. De aanpassing heeft geleid tot een lichte verkeersveiligheidswinst, echter het ongevalsrisico blijft relatief hoog.</p> <p>De specifieke verkeersveiligheidsmaatregelen die in het tracébesluit aan de Ring Utrecht zijn toegevoegd om de oplossing verkeersveiliger te maken zijn onder andere het aanbrengen van een vluchtstrook op stukken waar deze in de huidige situatie niet voorkomt en het vervangen van de boog van de A28 naar de A27, waarop in de bestaande situatie relatief veel ongelukken gebeuren, door een veiligere boog door het knooppunt. Deze aanpassingen verbeteren de verkeersveiligheid in het projectgebied.</p>
18	<p>17. Grondwaterproblemen</p> <p>U geeft aan dat er geen grootschalige beïnvloeding van het grondwater plaats zal vinden. Waaruit maakt u dat op? Er zal een verlaging van de grondwaterstand met ca. 5 meter moeten worden gerealiseerd om 'de bak' conform OTB te vergroten. En dat over een grote oppervlakte en gedurende een lange periode. Vanzelfsprekend heeft dat forse effecten en het risico is groot dat er nog veel meer grondwater bemalen zal moeten worden. U heeft onvoldoende met dit risico rekening gehouden. In het gehele dossier van het OTB is geen informatie te vinden over hoeveelheden te bemalen grondwater in m³/s/uur of een risicoanalyse van de effecten als het debiet tegenvalt. U verwijst naar 'nader onderzoek'. Zoals reeds eerder een aantal malen gesteld; zonder dit nader onderzoek is uw besluit voor nu onzorgvuldig gemotiveerd en derhalve gebrekkig.</p>	<p>De werkzaamheden aan de bak leiden naar verwachting tot tijdelijke wijzigingen in het grondwatersysteem. Over de wijze waarop de bak wordt verbreed zijn nog geen besluiten genomen.</p> <p>Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Bovendien is voor een (tijdelijke) grondwateronttrekking altijd een melding danwel een ontheffing noodzakelijk van het bevoegd gezag (in dit geval het waterschap). Alvorens deze ontheffing te verkrijgen dient inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) grondwateronttrekking voor de omgeving. Indien noodzakelijk vinden compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Het monitoren van de effecten (onder andere grondwaterstanden) is hierbij standaardprocedure. Daarbij wordt ook een relatie gelegd met de aanwezige kwetsbare objecten binnen het invloedsgebied.</p>
19	<p>18. Veiligheidseisen uit Tunnelwet van toepassing?</p> <p>Beschouwt u de bak van Amelisseweerd als een tunnel waardoor de Tunnelwet van toepassing is? Zo, nee waarom niet en hoe zorgt u dan voor een veilige 'bak'?</p>	<p>De bak bij Amelisseweerd valt niet onder de tunnels volgens de tunnelwet. Uiteraard zijn er andere richtlijnen waar Rijkswaterstaat zich aan moet houden, die zorgen voor een veilige weg, ook in de bak.</p>
21	<p>20. Compenserende woonomgeving</p> <p>U refereert aan een op te stellen bestuursovereenkomst voor aspecten die buiten het OTB vallen. Wij willen benadrukken dat de vrijstaande woningen, zoals de woning van cliënten, die u moet verwerven, juist door de unieke combinatie van zowel de nabijheid van het stadscentrum als de prachtige natuur, zijn gelegen in een unieke woonomgeving. Vandaar dat wij u verzoeken te zoeken naar een compenserende woonomgeving met inachtneming van onze wensen, in de directe nabijheid van de huidige woning. En zoals u weet is een beschikbare vrijstaande woning in Utrecht en zeker in dit (postcode) gebied en met dit wooncomfort schaars. Een eventueel nog te realiseren bestemming 'wonen' zien wij graag meegenomen worden in dit OTB, zodat vlot daarna een omgevingsvergunning voor het bouwen kan worden aangevraagd.</p>	<p>Rijkswaterstaat gaat met alle eigenaren van woningen die binnen het ontwerp vallen op zoek naar een passende oplossing. Dit gebeurt op basis van artikel 17 Ontheffingswet, inzake de schadeloosstelling. Rijkswaterstaat dient in een vroeg stadium te onderzoeken op welke wijze tegemoet kan worden gekomen aan belangen van rechthebbenden die, als gevolg van de voorgenoemde aanleg in aanzienlijke mate zullen worden aangetast. Dit betreft een inspanningsverplichting en Rijkswaterstaat is dan ook al enkele jaren met uw cliënten in gesprek. Voor uw cliënt is in deze zaak de mogelijke nieuwbouw van het woonhuis nabij de in het kader van het tracébesluit te plaatsen brug over de Kromme Rijn onderzocht. Echter past een dergelijk plan niet in de vingerende bestemmingsplannen van de gemeente Utrecht en de gemeente Utrecht heeft afwijzend gereageerd op het verzoek tot het aanpassen van het bestemmingsplan voor dit perceel.</p> <p>In het tracébesluit is het niet mogelijk om de bestemming 'wonen' aan percelen toe te wijzen.</p>
22	<p>Voorgestelde alternatieven</p> <p>Als bewoners en kenners van het gebied rondom de Ring Utrecht (cliënten hebben ook jaren in Rivierenwijk gewoond nabij de A12) zien cliënten de volgende maatregelen die wel tot uitvoering kunnen worden gebracht:</p> <p>De extra oprit en aanpassingen bij De Uithof, zodat het weven naar de A27 Utrecht-Noord beter verloopt. Dit, in combinatie met maatregelen die zorgen voor aansluiting op het TB A27 Utrecht-</p>	<p>De uitspraak waaraan de zienswijze refereert, is de uitspraak van de Kroon van 24 december 1980. Daarin is uitgesproken dat goedkeuring werd onthouden aan het bestemmingsplan Maarschalkerveerd. In dit bestemmingsplan werd onder meer de aanleg van de A27 planologisch mogelijk gemaakt. Gelet op bezwaren van de Aktie Amelisseweerd, was de Kroon van oordeel dat de bestemming weggebonden groen ter hoogte van het bos Amelisseweerd niet voor goedkeuring in aanmerking kwam, voor zover deze bestemming niet benodigd was voor de bak-constructie. De</p>

	<p>Noord-Hilversum, maakt dat de zwaarste file binnen de Ring Utrecht sterk wordt verminderd. En een alternatief voor de 'varkensbocht' en het einde van de A28 is een stadssnelweg maken. Er lijkt overigens in het ontwerp wel weer een nieuwe varkensbocht te ontstaan vanaf de A28 Utrecht naar Hilversum.</p> <p>Maatregelen aan de A12, 1 extra rijstrook op de parallelbaan: doen! Maatregelen aan de A27 vanaf knooppunt Lunetten in aansluiting op het TB A27 Houten-Hoopolder: doen! De Uithoflijn laten rijden en dan, na bovenstaande maatregelen, nog eens kijken wat echt nodig is aan de Ring Utrecht.</p> <p>Deze alternatieven zullen naar verwachting net zo effectief zijn als dit OTB, echter tegen veel lagere kosten en met minder negatieve aspecten op de leefomgeving. Vanzelfsprekend hoeft u, ondanks dat er minder asfalt komt in bovenstaande alternatief, de hoeveelheid compensatie en mitigatie niet te verkleinen. Dit onderdeel van dit OTB kan worden opgevat als compensatie en mitigatie die Rijkswaterstaat eigenlijk al verplicht was te realiseren vanwege de aanleg in de jaren '80. De Raad van State heeft destijds niet voor niets uw voorganger opgedragen een bak te maken om Amelisweerd zoveel mogelijk te sparen.</p>	<p>A27 is dan ook ter hoogte van Amelisweerd in een bak-constructie aangelegd, waarmee aan deze uitspraak gevolg is gegeven. De uitspraak is nu niet meer relevant, want uit het thans voorliggende tracébesluit met bijlagen en uit de bijbehorende milieu-effectrapportage tweede fase, volgt dat extra rijstroken moeten worden toegevoegd en weefbewegingen moeten worden verminderd, mede vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. Om dit uit te kunnen voeren, kan niet langer met de huidige bakconstructie worden volstaan.</p> <p>In de eerste fase zijn diverse alternatieven afgewogen. Het toevoegen van een 'stadssnelweg' als zijnde een nieuwe regionale ringweg, OV alternatieven zijn toen bestudeerd. Een extra oprit en aanpassingen bij de Uithof zijn niet bestudeerd, aangezien er in het verkeerssysteem gezien de opeenvolging van in en uitvoegers geen plek is voor een extra aansluiting.</p>
ZWE-00520	<p>2 Verkeer</p> <p>Wij zijn verheugd met uw oplossing tot het ontweven van het verkeer richting Amersfoort al vóór knooppunt Lunetten plaats gaat vinden (inclusief de afslag naar Arnhem). Ons inziens zal hierdoor ook het verkeer op de zuidelijke tak van de A27 beter kunnen doorstromen. Daardoor zal ook de aansluiting van ons duurzaam bedrijvenpark Het Klooster op die A27 minder hinder gaan ondervinden van congestie op de A27 en zodoende de bereikbaarheid van Het Klooster verbeteren. Met een verbeterde doorstroming op de (parallelbanen van de) A12, zal het verkeer ook beter van en naar het onderliggend wegennet kunnen rijden. Zo ook naar dat van Nieuwegein. Wij vragen aandacht voor en waar nodig aanpak naar aanleiding van de mogelijke consequenties die dat voor een tweetal aansluitende wegvakken binnen de gemeentegrenzen van Nieuwegein, te weten de A.C. Verhoefweg en de Laagravenseweg (N408), heeft. Beide zijn voor Nieuwegein de belangrijkste ontsluitingen van ons onderliggend wegennet op de A12. In detail zouden wij graag meer inzicht willen verkrijgen hoe na het gereedkomen van de door u voorgenomen maatregelen in het OTB de verkeersafwikkelingsniveaus zijn op respectievelijk de A.C. Verhoefweg tot en met de kruising Symfonielaan-Batauweg en inclusief de kruising met de Taludweg-Galecopperlaan, en de Laagravenseweg tot en met de kruising Houtenseweg (N409) en inclusief de kruising met de Ravenswade-Ravensewetering. In relatie met het laatste wegvak achten wij een goede verkeersdoorstroming van de aansluiting Hoograven in het algemeen en op het verkeersplein Laagraven in het bijzonder, nu en in de toekomst van groot belang. Met name dient de verkeersstroom van de Laagravenseweg rechtsaf de A12-toerit richting knooppunt Lunetten voldoende capaciteit te krijgen op beide genoemde wegen. De Provincie Utrecht heeft in een breed verkeersonderzoek ('Verkeerskundige studie uitbreiding bedrijventerrein De Liesbosch/Laagraven', oktober 2014) verkeerskundige kaders meegegeven in geval van ruimtelijke ontwikkelingen op De Liesbosch en in Laagraven-Oost. Wij verzoeken u om met deze kaders rekening te houden bij uw plannen en hierover zonedig met Provincie Utrecht in overleg te treden, en ons daarbij te betrekken, indien deze kaders en uw voorgenomen maatregelen niet in overeenstemming lijken (te brengen).</p> <p>Voor een goede algehele verkeersafwikkeling op het verkeersplein Laagraven is niet alleen een goede doorstroming van het verkeer op de zuidelijke, binnen de Nieuwegeinse gemeentegrenzen gelegen tak een voorwaarde, maar geldt dit ook op de noordelijke, binnen de Utrechtse gemeentegrenzen gelegen tak, de Waterlinieweg. Gemeente Utrecht is voornemens om na realisatie van de aanpassingen in het kader van de Planstudie Ring Utrecht, de status en capaciteit van de Waterlinieweg te heroverwegen ('Mobiliteitsplan Utrecht 2025, Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen', maart 2016). Te zijner tijd zullen wij dit kritisch volgen omdat wij er (nu) niet van overtuigd zijn dat dit ten goede komt aan het functioneren van dit gedeelte van het regionale en hoofdwegennet. Wij hopen dat u hier ook kritisch op zult blijven en zonedig nader</p>	<p>Een vlotte verkeersafwikkeling op de aansluitingen van het hoofdwegennet is van belang. In het vervolgproces zal daarom de intensieve samenwerking met de gemeente Nieuwegein op de raakvlakken tussen het hoofdwegennet (HWN) en het onderliggend wegennet (OWN) in het kader van de bestuursovereenkomst en het MinderHinderplan worden voortgezet. Uiteraard zal Rijkswaterstaat hierover met de gemeente Nieuwegein en overige regiopartners in overleg treden. De door u genoemde specifieke wegvakken komen daarin aan bod.</p>

		actie zult ondernemen.	
	8	Speciale aandacht vragen wij ook van u voor het waarborgen van een goede bereikbaarheid van de Utrechtse regio in het algemeen en de gemeente Nieuwegein in het bijzonder ten tijde van de realisatie van de uiteindelijke maatregelen. Uiteraard begrijpen wij dat de ingrijpende wegwerkzaamheden veelal gepaard zullen gaan met de nodige hinder voor het wegverkeer en de leefomgeving, maar doen een beroep op uw vindingrijkheid in het vinden van creatieve oplossingen daarvoor, die die hinder tot een minimum (qua niveau en duur) zullen beperken. Ook dient afstemming plaats te vinden met andere (infrastructurele) projecten waarvan de uitvoering geheel of gedeeltelijk met die van de Ring Utrecht samenvalt. Voor wat betreft Nieuwegein is dan met name het Rijkswaterstaatproject van de verbreding van de A27 Houten-Hooipolder van belang met betrekking tot het aspect bereikbaarheid van Nieuwegein vanaf/naar het hoofdwegennet. Ook afstemming met lokale infrastructurale projecten (op het onderliggend wegennet) vinden wij daarbij van belang. Wij denken hier graag over met u mee.	Zoals eerder aangegeven zal de intensieve afstemming met onder andere de gemeente Nieuwegein op het gebied van verkeershinder in het algemeen en het MinderHinderplan in het bijzonder worden voortgezet. De afstemming met andere (infrastructurele) projecten maakt hier onderdeel van uit.
ZWE-00521	3	Door de veranderingen in Amelisweerd ben ik bang voor een grondwaterstandsverandering. Bij het lekken van het vlies danwel door mogelijke plaatsing van bentoniet diepwanden zal de grondwaterstand en -stroming veranderen. Zowel vernatting als verdroging kan leiden tot sterfte van de eeuwenoude bomen. Dat is onacceptabel. U mag niet dit risico nemen. Hoe u omgaat met onze natuur is ronduit schandelijk.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en de folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van de verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.
	8	Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
	9	U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u maatregelen heeft getroffen om de grondwaterstand tijdens en na de bouw stabiel te houden. Dat wil zeggen: maatregelen treffen om de grondwaterstand stabiel te houden én monitoren of hij daadwerkelijk stabiel blijft. Indien er wijzigingen in de grondwaterstand op zouden treden, dient u het werk onmiddellijk stil te leggen en pas weer verder te werken nadat de grondwaterstand weer is gestabiliseerd.	De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de

			Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.
	14	Bovendien leidt deze toename van verkeer in de spits in de bak, tevens tot meer spitsverkeer in de stad. In de stad komt het verkeer dan sneller vast te staan, wat leidt tot slechte luchtkwaliteit. Die vermindering van de luchtkwaliteit door toename van verkeer in de stad, en de bijbehorende gezondheidsschade, heeft u niet meegenomen in uw MER. Dat dient u alsnog te doen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.
	23	Het geluidsscherm langs het volkstuintencomplex ATV Stadion is gepland als 2 m hoog. Dat is te laag om depositie van roet te voorkomen. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Als de verbreding niet doorgaat, en ook als de verbreding wel doorgaat, is het nodig het scherm te verhogen tot 4 meter.	Op dit moment is geen scherm tussen de A27 en het volkstuintencomplex aanwezig. In de toekomstige situatie is er een scherm, en bovendien zijn de emissies dan lager dan nu, vanwege het schoner worden van het autoverkeer. Dat geldt voor de situatie zonder en met project. De verontreiniging van groenten, fruit, of tuinen zal in de toekomstige situatie dus niet ernstiger zijn dan momenteel. Waar het momenteel niet mogelijk is om pesto te maken uit zevenblad zal dat in 2030 waarschijnlijk ook nog zo zijn.
ZWE-00522	1	De geluidshinder vanuit het klaverblad bij Overvecht is verreweg het grootst. In het project is geen geluidswal gepland op de afrit Utrecht Noord naar Overvecht en hier komt veel lawaai vandaan. Over het hoofd gezien belang: Het gat in de wal bij de op en afrit bij Overvecht is een sterke trechter voor geluidsoverlast. Die zal ook dicht moeten en een wal bij de afrit. Meestal met zuidweste wind veel overlast.	Het akoestisch onderzoek voor de Ring Utrecht is erop gericht de overschrijdingen van de toetswaarden ten gevolge van de rijkswegen weg te nemen met een doelmatig maatregelenpakket. Met de verhoging van het scherm langs de kern Groenekan-Oost en de aanleg van tweelaags ZOAB op zowel de hoofdrijbanen als op een groot deel van de verbindingswegen kan aan de toetswaarden worden voldaan. Het is niet duidelijk wat inspreker bedoelt met het gat in de wal. Mogelijk wordt hiermee het bekende gat bedoeld dat tussen het bestaande scherm langs de A27 en het baanlichaam van de verbindingsoog richting Overvecht aanwezig is. In het kader van het tracébesluit A27/A1 wordt dit gat al dichtgemaakt en dat verandert niet in het project Ring Utrecht.
ZWE-00523	5	Alternatieve plannen: Wat brengt u tot meer asfalt aanleggen als u weet dat 30% van het verkeer op de ring lokaal is? Nodigt deze wetenschap niet juist uit tot het verzinnen van manieren om Utrechters minder de auto te laten nemen, door aantrekkelijke alternatieven te stimuleren en/of in het leven te roepen, en/ of hen te verleiden/ aan te sporen buiten de spits te rijden? Ik ben voor een grondig uitgediept alternatief duurzaam plan. U weet dat de gemeente Utrecht zich inspant om vuile auto's uit de stad te weren. Wat weerhoudt u van aansluiting zoeken bij het initiatief van de stad om het autoverkeer te verminderen? Er bestaan zonder twijfel mogelijkheden om die stroom op andere manieren en/of op andere tijden te laten rijden? Ik hoorde van één van de initiatiefnemers van de Kracht van Utrecht dat hij sprak met een lid van verladingsorganisatie EVO die ook zei dat als 10% van het nietnoodzakelijke verkeer van de weg is in de spits geen files ontstaan. 1,1 miljard is een flink budget om mee te experimenteren om een filevrij ring te realiseren zonder extra asfalt. Duurzame plannen liggen klaar in Utrecht en daarbuiten. Wat weerhoudt u ervan die te omarmen?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen). Het verminderen van wegverkeer is geen speerpunt in rijksbeleid over mobiliteit. In het kader van de planstudie is gekeken naar mogelijkheden om de bereikbaarheid over de weg te verbeteren, niet naar mogelijkheden om autogebruik te verminderen. Wel is in de eerste fase gekeken of het mogelijk was om de problemen op de ring op te lossen zonder verbreding van de weg (onderzoek van het alternatief "niet verbreden"). Dit alternatief bleek onvoldoende probleemoplossend.
	6	Het (vermeende) fileprobleem op de A27: De fundamentele vraag bij uw plannen luidt: Is er wel een probleem? Wat brengt u tot het nemen van ingrijpende maatregelen op een plek waar files niet dagelijks staan en op een wijze die deze files ook niet eens volledig op gaat lossen? Marcel Blom van de Natuur- en milieufederatie Utrecht (NMU) maakte duidelijk dat files geen dagelijks verschijnsel zijn op de A27. Het autoverkeer neemt er weliswaar toe maar niet in de spits. Bovendien vertelde hij dat files ook blijven bestaan na de verbreding, een stuk minder ernstig volgens uw berekeningen las ik in het besluit maar toch... Bovendien: Waarom heeft u alleen gerekend met het alleroptimistische economische scenario voor uw plannen? Wie zegt dat het autoverkeer zich werkelijk zo zal ontwikkelen als u aanneemt?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.1 verkeersprognoses, huidige situatie groei verkeer). Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerptrafèbesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Onzekerheid over de toekomst uit zich in het werken met scenario's. In verschillende fasen van de planuitwerking van de Ring Utrecht zijn zowel hoge als lage groeiscenario's toegepast. In de ontwerptrafèbesluit/milieu-effectrapportage fase zijn de milieueffectberekeningen inderdaad op het relatief hoge groeiscenario gebaseerd. Dit is met opzet gedaan om te voorkomen dat de (negatieve) milieueffecten van het project op de omgeving niet worden onderschatten. Daarmee wordt voorkomen dat er mogelijk te weinig mitigerende (geluid)maatregelen genomen zouden worden. Dit is overigens standaardprocedure voor MIRT projecten op het HWN. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r.
	10	Is deze operatie de begrootte 1,1 miljard waard? Ik meen van niet. Onder het kopje Achterhaalde oplossing heb ik al geschreven waarom ik denk dat uw plan nooit het fileprobleem zal oplossen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).

	<p>Waarom heeft u alleen gerekend met het alleroptimistische economische scenario voor uw plannen? Hoe reëel is dat? Ik hou van de kracht van positief denken maar...ik heb het idee dat u zich ongefundeerd rijk rekent. Is dit verantwoord omgaan met het nationale huishoudbudget? Is de verwachte reistijdwinst deze prijs waard?</p> <p>U heeft de adviezen van CPB en PBL naast u neergelegd, die inhielden: stel uw plannen op z'n minst nog enkele jaren uit. Ze nu uitvoeren betekent een verliesgevende investering doen. Wat bracht u ertoe dit advies te negeren?</p> <p>Bovendien omvat het plan een experimentele en mogelijk riskante onderneming: de bak bij Amelisweerd verbreden en daarbij de waterwerende folie niet beschadigen. Voorts is algemeen bekend dat infrastructuurprojecten, en zeker de ambitieuze (waar dit plan beslist toe gerekend mag worden), doorgaans aanzienlijk duurder uitpakken dan begroot.</p>
<p>12</p> <p><i>*evenwicht stad/natuur:</i> Behoud van groen is essentieel voor de geestelijke en lichamelijke gezondheid van de stadsmens. Ik vind het onverantwoord om meer asfalt en beton rond de stad op te trekken en mensen achter hoge geluidswallen te laten verdwijnen omdat het geluid van de wegen anders niet te harden voor ze is.</p> <p>Voor gezonde, blijde goed in hun vel zittende stadsbewoners is kunnen verblijven in het groen heel belangrijk. Meerdere wetenschappelijke studies tonen aan dat er een zeker verband is tussen het feit dat stadsbewoners minder tijd doorbrengen in de natuur en doorgaans meer last hebben van angst, depressie dan mensen die buiten stedelijke gebieden wonen. Onderzoek toont ook aan dat stedelingen die regelmatig in een natuurlijke omgeving vertoeven direct erna lagere niveaus aan stress hormoon hebben dan stedelingen die niet recent in het groen zijn geweest. (http://well.blogs.nytimes.com/2015/07/22/how-nature-changes-the-brain/?_r=0)</p> <p>Meer snelweg betekent meer lawaai wat een ongezonde prikkel is voor veel mensen. Aankijken tegen een geluidswal is ook al weinig stimulerend. Bovendien biedt 'nieuwe natuur' – op de korte termijn- nooit de intensiteit en weelde van bestaande groene gebieden.</p> <p><i>*mijn bos behouden:</i> Ik pleit voor natuurbehoud vanwege de schoonheid, vanwege de ecologische functie en de vreugde die ze brengt precies zoals ze is.</p> <p>Amelisweerd is al eerder een park dan een echt bos en het is maar een relatief klein stukje groen. 531 bomen zullen gekapt worden begreep ik. Ik heb het geluk in een erg groene wijk te wonen, maar lang niet iedereen heeft dat voorrecht. Amelisweerd en de Voorveldsepolder zijn in mijn ogen in hun huidige vorm onontbeerlijk voor Utrechtters. Ik begreep van Jos Kloppenburg van de Vrienden van Amelisweerd dat 32 hectare groen zal verdwijnen als gevolg van uw plannen en dat nog niet alle 'compensatienatuur' rond is. Dat acht ik kwalijk met het oog op het belang van groen zoals ik hierboven heb benadrukt. En vanwege het feit dat 'compensatienatuur' nooit op de korte termijn eenzelfde ecologische functie kan vervullen als een 'volwassen' bos.</p> <p>Op het beoogde/beloofde 'dak op de bak' bij Amelisweerd zal nooit zo'n rijk ecosysteem kunnen ontstaan als in de volle grond. Ik zit ook niet op dat dak te wachten. Ik ben blij met het bos zoals het is. Bovendien is het eerst verwijderen van bomen en groen om vervolgens elders weer natuur aan te leggen weinig duurzaam te noemen. Dergelijk handelen gaat tenslotte gepaard met veel vervoersbewegingen en gebruik van uitstoot veroorzakende voertuigen, machines en apparaten. Ik ben vrijwilliger bij tuinderij Amelis'Hof op het landgoed. Een verrukkelijke plek gekoesterd door de rivier en aan drie zijden omringt door imposante bomen. De tuinders hebben hier een klein paradijsje geschapen. In deze hof van eden verbouwen ze dan ook nog eens de lekkerste groenten, fruit en kruiden én een weelde aan veldbloemen. Door de tuinderij kon ik niet anders dan schrijven en dichten, de plek raakte me zo dat ik een uitingsvorm moest vinden. Het eerste liedje dat ik ooit maakte samen met mijn vriend Kasper van Es gaat over wat de tuin te bieden heeft aan de stadsmens. Het heet 'City boy' en hieronder staan een paar strofes:</p> <p><i>Am Am/B C D</i> <i>"City boy take of your blue suede shoes</i> <i>Silly boy put on these sturdy boots</i> <i>Come with me to a place far from urban ratrace"</i> <i>"City boy I've seen you drag your feet"</i> <i>Silly boy this pavement gets you of your beat</i></p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (advies centraal planbureau).</p> <p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de oppervlakte van het landgoed, de aangetaste natuur wordt ruimhartig gecompenseerd.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren (zie de toelichting bij het tracébesluit). De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de ecologische hoofdstructuur (EHS), met inbegrip van Amelisweerd, met de grootst mogelijke kwaliteitstoelage gecompenseerd.</p> <p>Compensatie van natuurwaarden vindt plaats binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving. Het ruimtebeslag dat het project legt op beschermde gebieden (ecologische hoofdstructuur = EHS) wordt gecompenseerd. Samen met regiopartijen (Provincie Utrecht, gemeenten, natuur behorende organisaties) is gezocht naar geschikte locaties voor de compensatie van EHS. Versterking van de bestaande EHS is daarbij een van de uitgangspunten geweest. EHS-compensatie vindt uitsluitend plaats op gronden die daarvoor in aanmerking komen zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013-2028. Dit betekent dat EHS-compensatie buiten de bestaande EHS (maar wel daaraan grenzend) en bij voorkeur binnen de zogenaamde groene contour plaatsvindt.</p> <p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de aanvullende inpassingsmaatregelen die in het tracébesluit worden getroffen, die tevens een positief effect op de geluidssituatie in Amelisweerd hebben.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.(2.8.2 Amelisweerd)</p> <p>Het belang van groen voor welzijn en gezondheid is niet omstreden; dit belang wordt door het Rijk erkend en in het project zijn veel maatregelen opgenomen om groen en recreatiemogelijkheden te behouden, te compenseren of te versterken. Dit is in lijn met de tweede doelstelling (gelijkwaardig houden en waar mogelijk verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving) van het project. De nieuw ontwikkelde natuur heeft inderdaad niet direct de kwaliteit van het deel van de ecologische hoofdstructuur (EHS) dat door het project wordt aangetast. Dit wordt echter gecompenseerd door in de nieuwe situatie meer hectaren EHS te realiseren dan er door het project verloren gaat. De compensatie is tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit nader geconcretiseerd. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging. De Groene Verbinding maakt geen deel uit van de natuurcompensatie. Deze verbinding is gericht op het versterken van de structuur van het landgoed en de verbinding met de stad.</p>

		<p><i>Don't hesitate to cast away those dainty shoes I know a place where you will let of your blues"</i> ref: Am Am Am D : E "Come where it grows Come to where it sprouts Where vivacity bursts out" "City boy you blink under electric light Silly boy it illuminates but still leaves you blind Come with me and walk in the sunshine you'll discern between getting by and feeling fine"</p> <p>Conclusie De voorgenomen verbreding van de snelwegen rond Utrecht is in mijn ogen een onheilzaam plan. In verband met duurzaamheid vind ik meer asfalt en beton als oplossing voor files en andere verkeersproblemen een slechte keus. Met het oog op het klimaatakkoord is uw OTB mijns inziens onverantwoord. Ik meen dat milieu- en mensvriendelijker alternatieven voorhanden zijn en/of in elk geval onderzocht dienen te worden. Het gaat mij ook erg aan het hart omdat ik verknocht ben aan Amelisweerd en de parken in Utrecht Oost die zullen lijden onder de verbreding van de wegen. Ik vrees voor meer lawaai en minder (divers) groen. Ik wil graag dat de (relatieve) rust, schoonheid, stilte, harmonie en natuur behouden blijven. Het is mijn innige wens dat u uw plan herziet en dat mijn zienswijze kan bijdragen om u op andere gedachten te brengen.</p>	
ZWE-00524	2	<p>Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stressfactor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
ZWE-00525	1	<p>De luchtkwaliteit in de regio Utrecht voldoet nog maar nauwelijks aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO-norm voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te verbeteren. Verbreding van de Ring Utrecht zal een aantrekkende werking hebben op verkeer door en om de stad. Ook zullen de achtergrondconcentraties van de gifstoffen toenemen. Hierdoor zal de lucht nog ongezonder worden. Het aantal mensen in de stad dat eraan overlijdt en/of ziek wordt zal hierdoor stijgen. Daarnaast is het ook zeer waarschijnlijk dat door de stijging van NO2 uitstoot die het gevolg zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen voldoet. Als overheid heeft u de plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven. Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.</p>	<p>U stelt een verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen voor door de verhoging naar 130 km/u terug te draaien en een limiet van 80 of 90 km/u op ringwegen in te stellen. Dit voorstel is niet in lijn met het kabinetsbeleid. Daarin is bepalend of de EU-grenswaarden worden gehaald. Daarnaast is het effect op de concentraties vervuilende stoffen van een snelheidsverlaging direct langs de weg beperkt. Naarmate de afstand tot de snelweg toeneemt, is dit effect bijna te verwaarlozen. Een verlaging van de snelheid zal dan ook maar een zeer beperkt effect hebben op het verbeteren van de gezondheid van bewoners in de grote steden. Een groter effect op de gezondheid van inwoners van de grote steden heeft het aanpakken van de gemeentelijke knelpunten, die vooral verder binnenstedelijk liggen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80km/uur zijn niet nodig. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (klimaat). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p>

		De snelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in het tracébesluit. Dit betreft een maximumsnelheid van 100 km/uur op de A27, behalve 120 km/uur op het gedeelte boven Utrecht noord. Op de A12 geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur op de hoofdbaan en 80 km/uur op de parallelbaan. Op het moment van publicatie van het tracébesluit zijn er geen plannen daarna de snelheid te veranderen. Echter, het kan niet dat in het tracébesluit bepalingen opgenomen worden die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op veranderde inzichten in te gaan. Wel zal, mocht een verandering later in overweging genomen worden, de daartoe bestemde wettelijke procedure doorlopen worden met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.	
	3	<p>In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen, dit zullen jonge bomen zijn en geen vervanging zijn voor de meer dan 700 oude bomen die worden gekapt voor een extra strook asfalt.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p> <p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. De Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit is nadrukkelijk een onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Bomen maken deel uit van die leefomgeving. Daarom worden natuurwaarden – dus ook bomen - ruimhartig gecompenseerd. In totaal wordt er circa 5 hectare meer bomen/bos gecompenseerd dan er wordt gekapt.</p>
ZWE-00526	1	<p>Op 10 mei 2016 heeft u het Ontwerp-tracébesluit en MER Ring A27/A12 vrijgegeven voor inspraak. Met het gereedkomen van het Ontwerp-tracébesluit wordt naar ons idee een grote stap gezet in een betere bereikbaarheid en mogelijk kunnen ook andere belangen gediend worden. Zoals wellicht bekend, heeft een aantal in Oost Utrecht gevestigde partijen een initiatief opgestart om te komen tot een Diepe Geothermische bron. Het project heeft de werktitel GOUD (Geothermie Oost Utrecht Duurzaam). Met deze duurzame warmtebron kan een groot deel van Utrecht Oost van warmte en gedeeltelijk van duurzame elektriciteit worden voorzien. De initiatiefnemers zijn a.s.r., Stichting Kantorenpark Rijnsweerd (SKR), Universitair Medisch Centrum (UMCU), Universiteit Utrecht (UU), en Hogeschool Utrecht (HU). Daarnaast is een waaier van organisaties bij dit project betrokken, zowel publieke organisaties (Gemeente Utrecht, Provincie Utrecht, Ministerie van EZ en ngos (NMU, Energie U) als private organisaties. SKR is met betrekking tot deze zienswijze de penvoerder.</p> <p>De business case voor het traject GOUD is vastgesteld en de financiële verdieping is uitgewerkt. Op dit moment starten we met de onderzoeksfase waarbij o.a. de ondergrond nader wordt onderzocht (seismic survey), de exploratievergunning wordt aangevraagd en de maatschappelijke dialoog wordt opgestart. Een belangrijk onderdeel is de locatiekeuze van de bron. Het heeft de voorkeur om de bron zo dicht mogelijk bij de bestaande warmtenetten te positioneren.</p> <p>Dit zou kunnen op Utrecht Science Park de Uithof, maar ook dichtbij Kantorenpark Rijnsweerd is een optie. Het warmtenet van Rijnsweerd ligt dan vlakbij en de afstand tot bebouwing op de Uithof is beperkt. Hiermee is het knooppunt Rijnsweerd een ideale positie voor de bron.</p> <p>Zoals aangegeven op pagina 52 van de documentatie "A27/A1 2 ring Ontwerp-tracébesluit in beeld" kunnen er vier oksels onderscheiden worden op het knooppunt Rijnsweerd. Voor de locatie van de geothermische bronnen (productie en injectie) komen twee oksels in aanmerking: zuidwest en zuidoost. Uit het kaartmateriaal begrijpen wij dat voor de zuidwest oksel nog geen ontwikkeling is vastgesteld. Voor de verbinding tot Rijnsweerd en de Uithof dienen 2 dubbele leidingdoorvoeringen A28 en A27 bewerkstelligd te worden (fwarmteleidingen). De zuidoost oksel wordt ontsloten door doorvoeringen A27 en A28 en voor de Uithof verbinding A27 en A28. Mogelijk kan dit nader gefaciliteerd worden bij realisatie van de fietsverbinding langs de A28 naar de Uithof, onderwerp van gesprek in het kader van Bovenwettelijke Maatregelen, aangeduid als "Het Fietspakket".</p> <p>Het ruimtebeslag van een geothermische bron met voorzieningen is ca 50*50 meter. Bij de aanleg wordt een boortoren gebruikt met een hoogte van ca. 50m, de boorperiode is ca. 6 maanden. De putten zelf bestaan uit twee pijpen met afsluiters die door een betonnen plaat</p>	<p>Uw heeft een voorstel voor een diepe geothermische bron. U vraagt of knooppunt Rijnsweerd een mogelijke locatie is voor een dergelijk project. In het tracébesluit worden dergelijke voorzieningen niet benoemd of opgenomen. Het tracébesluit maakt het echter ook niet onmogelijk om dergelijke voorzieningen te treffen. Als een gerichte aanvraag op het aanbrengen van een bron ingediend wordt, zal deze beoordeeld worden op aspecten als verkeersveiligheid, bereikbaarheid, landschappelijke inpassing etc. Wel zal gedurende vele jaren Rijnsweerd in verbouwing zijn waarbij eigenlijk het gehele knooppunt nodig is voor de fasering. De verwachting is dat de ombouw van Rijnsweerd pas in 2026 gereed is. Tot die tijd is een diepe geothermische bron geen optie. Gezien deze lange tijdsperiodes is op dit moment nog niet te overzien wat de dan geldende voorschriften zijn ten aanzien van veiligheid, beheer etc zullen zijn. Als u tegen die tijd nog altijd van mening bent dat knooppunt Rijnsweerd een goede locatie is voor een diepe geothermische bron, kunt u het beste contact opnemen met Rijkswaterstaat.</p>

		<p>steken. De installaties omvatten warmtewisselaar, pomphuis, powerhouse (formaat 2 zeecontainers) en leidingwerk. De installatie moet 24/7 bereikbaar zijn bij aanleg voor aan- en afvoermaterialen, bij storingen en periodiek voor onderhoud.</p> <p>Het geothermische plan richt zich op het operationeel zijn van de bronnen per 2020-2021. Er zijn nog vele besluiten te nemen die invloed hebben op deze planning. De boringen zijn gepland in 2018-2020.</p> <p>De integratie van herontwikkeling van een knooppunt en de ontwikkeling van een duurzame energiebron biedt mogelijkheden om de spaarzame ruimte in oostelijk Utrecht optimaal te benutten. Vanzelfsprekend zijn er nog vele onbenoemde issues die van belang zijn voor RWS, SKR en overige stakeholders. Voor de verdere ontwikkeling stellen we voor om te onderzoeken of een parallelle ontwikkeling van knooppunt en geothermische bronnen meerwaarde kan bieden voor de verduurzaming en bereikbaarheid van Utrecht-Oost. Wij willen samen met u nadere invulling geven aan de uitwerking van de plannen.</p> <p>Wij kijken uit naar uw reactie op onze zienswijze en naar een voortzetting van onze goede samenwerking. Voor nader contact kunt u contact opnemen met onze adviseur Rob Mathlener van ADVIBE BV (tel. 06-38061717 of e-mail: mathlener(advibe.nl).</p>	
ZWE-00528	3	<p>De tweede betreft de rol van verkeerstechnologie. Ook als de zelfrijdende auto nog toekomstmuziek is, dan nog zal de ondersteuning van hert autorijden zover toenemen dat we bijtijds worden omgeleid bij files, dat auto's hun snelheid al ruim tevoren aanpassen aan een vertraging, waardoor plotselinge 'stop-files' minder vaak zullen voorkomen. De benutting van de beschikbare weg zal veel beter worden, waardoor nieuw asfalt overbodig wordt. Als de plannen tot verbreding worden uitgevoerd, zullen we t.z.t. moeten constateren dat er te weinig gebruik van wordt gemaakt.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (2.2.1 verkeersprognoses en 2.2.2 gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Het effect van extra ondersteuning van de rijtaak op de omvang van files is niet in te schatten, anders dan in de nieuwe WLO scenario's uitgegaan wordt van een betere benutting van bestaande wegen door innovatieve technologieën.</p>
	4	<p>Juist de steden hebben behoefte aan voldoende groen voor de bevolking. Het verder aantasten van de natuur rondom Utrecht beperkt de leefkwaliteit van de omgeving van de stad. Een verdere verbreding van de wegen om Utrecht maakt het buitengebied ook minder toegankelijk. Het gaat steeds meer als een barrière werken.</p> <p>Een overheid die toekomstgericht denkt en zich realiseert dat ze bouwt voor de komende generaties, zou niet zo kortzichtig moeten handelen.</p>	<p>In het project Ring Utrecht is voorzien in maatregelen om de effecten op de natuur te beperken (mitigatie) en om effecten te compenseren. Deze maatregelen zijn uitvoerig toegelicht in de rapportage Natuurmitigatie en compensatieplan. Dit is een onderliggende rapportage bij het tracébesluit en bij de milieu-effectrapportage. Een voorbeeld van een mitigerende maatregel is het aanbrengen van vleermuisvriendelijke verlichting in onderdoorgangen. Voor een betere sociale veiligheid is een goed verlichte onderdoorgang noodzakelijk. Bij gewone verlichting werkt dat verstorend voor de vleermuizen. met de plaatsing van zorgvuldig geplaatste vleermuisvriendelijke verlichting wordt ervoor gezorgd dat de vleermuizen ongehinderd door de onderdoorgang kunnen vliegen terwijl meteen de sociale veiligheid verbetert. Ook zijn er algemene natuurversterkende maatregelen, zoals het realiseren van natuurvriendelijke oevers. Deze komen niet voort uit de noodzaak om effecten voor een bepaalde soort te beperken, maar uit de ambitie om de algehele natuurwaarde en daarmee de biodiversiteit in het plangebied te versterken.</p> <p>Compensatie vindt plaats voor ecologische hoofdstructuur (EHS) en voor bomen, op basis van wettelijke regelingen. In het project is uitgegaan van een ruimhartige compensatie. Dit betekent dat er meer compensatie plaats vindt dan minimaal wettelijk noodzakelijk is. Dit is toegelicht in genoemd Natuurmitigatie- en compensatieplan. In de Nota van Wijziging en het tracébesluit is de EHS-compensatie verder uitgewerkt dan in het ontwerp-tracébesluit.</p> <p>In de milieu-effectrapportage is aandacht besteed aan de door u genoemde aantasting van groen en de barrièrewerking tussen de stad en het omliggende gebied. Daarin is onderbouwd dat alle verbindingen (behoudens gedurende de aanlegperiode) in stand blijven. Er is derhalve geen sprake van een toename van de barrièrewerking. De aanleg van de Groene Verbinding verstrekt de relatie tussen de stad en het landgoed Amelisweerd. Bovendien wordt er veel groen gecompenseerd.</p>
ZWE-00529	1	<p>Mijn eerste bezwaren betreffen vooral milieu- en klimaat gerelateerde bezwaren. De luchtkwaliteit in de stad Utrecht voldoet nog maar nauwelijks aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO-norm voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te ontgiften. Verbreding van de Ring Utrecht zal een aantrekkende werking hebben op</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbesteding en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de uitvoering).</p>

	<p>verkeer door en om de stad. Ook zullen de achtergrondconcentraties van de gifstoffen stijgen. Hierdoor zal de lucht nog viezer worden. Het aantal inwoners in de stad dat vroegtijdig sterft en/of ziek wordt zal dramatisch groeien. Verder is het ook vrijwel zeker dat door de toename van NO2 uitstoot die het resultaat zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen voldoet. Het is bovendien onacceptabel dat u nog steeds uitgaat van de EU. Als overheid heeft u de plicht om voor uw de gezondheid van uw burgers te zorgen. Die plicht levert hier juist geld op; afzien van het plan levert de scharkist ruim een miljard euro op. Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is. De totale overlast gedurende de periode van uitvoering moet kleiner zijn dan de winst die dit project gaat opleveren.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p>
		<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p>
3	<p>Mijn twee groep van bezwaren heeft te maken met het ondoordachte, niet op solide toekomst verwachtingen gebaseerde en dus weinig toekomstig gerichte karakter van het beleid dat aan dit besluit ten grondslag ligt. Meer weggapaciteit zal niet het fileprobleem op de Ring Utrecht oplossen. Na verloop van tijd zullen meer mensen in de auto stappen, omdat het fileprobleem tijdelijk misschien is opgelost en voor je het weet is het probleem er weer, maar nu met heel veel auto's meer. Met andere woorden zorg voor een toekomstbestendig beleid. Het inzetten op snelwegen is een heel slecht voorbeeld: de aanzuigende werking ervan zal ervoor zorgen dat alle problemen al gauw in verhevigde mate zullen terugkomen. Zoek dus naar andere oplossingen, zoals rekeningrijden, stimuleren van wonen dichtbij werk en verbeteren en vergroten van de toegang en capaciteit openbaar vervoer. Dit zijn zinvolle investeringen die juist op de lange duur wel een oplossing bieden! U mag dit plan pas uitvoeren als daaruit zou blijken dat dit de enige oplossing is om tot een duurzame en toekomstbestendige vorm van vervoer te komen in en om Utrecht en de rest van Nederland.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p>
		<p>In de milieu-effectrapportage eerste fase is het effect van rekeningrijden onderzocht in het alternatief "De Kracht van Utrecht". Dit alternatief bleek onvoldoende probleemoplossend. Twee onafhankelijke commissies (de Commissie m.e.r. en de commissie Schoof) hebben geoordeeld dat de onderbouwing om dit alternatief af te laten vallen goed is en dat het proces zorgvuldig is uitgevoerd. Er is dus geen aanleiding om deze alternatieven opnieuw te onderzoeken. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016).</p>
		<p>Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra weggapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer, hoofdstuk 8.</p>
		<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.3 verschuiven van knelpunten).</p>
		<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (2.2.1 verkeersprognoses en 2.2.2 gebruik toekomstscenario's).</p>
		<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p>
		<p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit zoals nu voorligt. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p>
4	<p>Tenslotte, en dit is mijn enige not in my backyard argument, het verkeersplein Rijnsweerd wordt zo enorm hoog dat de hele wijk wordt gedomineerd. Ik wil een oplossing onder de grond door zodat er geen twee verkeersbogen boven elkaar nodig zijn. Ik verzoek u mijn zienswijzen te gebruiken om daarmee het OTB te verbeteren.</p>	<p>In het tracébesluit staat opgenomen dat er één verbindingsboog in Rijnsweerd onder het maaiveld wordt aangelegd. Dit is de boog van de A27 vanuit Hilversum naar de A28 richting Amersfoort. Het gehele knooppunt Rijnsweerd ondergronds aanbrengen is niet mogelijk aangezien volgens de Tunnelwet in een tunnel geen afslagen mogen voorkomen.</p>

			<p>In het milieueffectrapport tweede fase (deelrapport ruimte en ruimtelijke kwaliteit) is de landschappelijke impact van het knooppunt Rijnsweerd onderzocht. Uitzicht vanuit de wijken naar het knooppunt is meegewogen in deze beoordeling. In dit rapport is te lezen dat in en rond het knooppunt Rijnsweerd veel beplanting staat, wat de weg vanuit de omgeving gezien grotendeels uit het zicht houdt. Daardoor is de invloed van het knooppunt en de aansluitende wegen op de belevingswaarde van het landschap beperkt.</p>
ZWE-00530	1	<p>ik maak in ieder geval bezwaar tegen hfst 5.4 blz 63. Ik meen dat de woonwijk van Houten, aan de oostzijde van de A27 volstrekt onvoldoende afgeschermd zal worden tegen de extra hinder en overlast als gevolg van de beoogde nieuwe infrastructuur. Het gaat hierbij in elk geval om geluid en luchtverontreiniging in de vorm van fijnstof. Evenals aan de westzijde van de A27 is beoogd, zal in elk geval voorzien moeten worden in een bomenrij. Argumentatie als het behoud van zogenaamde zichtlocaties n van bedrijven acht ik - voor zover hier al feitelijk van toepassing - volstrekt onevenwichtig in vergelijking met het hierboven genoemde milieubelang van de inwoners van Houten. Zijn zichtlocaties met name de bezoekersintensieve (denk aan Expo Houten), die veel autoverkeer genereren ver van knooppunten van openbaar vervoer, op zich zelf al slecht voor het milieu , dit effect zou nog eens vergroot worden door het achterwege laten van adequate afscherming ten voordele van deze bedrijfslocaties.</p> <p>Onjuistheden: Over het hoofd gezien belang: zie boven Geraakt in belang: ik ben inwoner van de wijk de Borchten aan de oostzijde van de A27. De weg heeft - mede afhankelijk van de weersomstandigheden - een duidelijk milieueffect op mijn wijk.</p>	<p>Beplanting zoals struiken en bomen absorberen nauwelijks geluid. Voor een werkelijk waarneembaar effect van bomen op de geluidsbelasting moet er sprake zijn van een diep en ook fors gesloten bos. Aangezien het geluidreducerend effect van beplanting gering is en sterk afhankelijk van het type beplanting, wordt daar in de rekenmethodieken geen rekening mee gehouden.</p> <p>Het is vaak wel zo dat de beleving van geluid verandert bij de aanwezigheid van beplanting: de geluidbron is dan aan het zicht onttrokken en het geluid wordt als minder aanwezig en minder storend ervaren. Het geluid van de beplanting zelf, bijvoorbeeld in de wind ritselende bladeren, kan bovendien het geluid van de weg onder bepaalde omstandigheden maskeren.</p> <p>In 2009 is met het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) gezocht naar innovatieve oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit langs het rijkswegennet. Binnen het IPL zijn op basis van internationaal literatuur- en laboratoriumonderzoeken alle kansrijke maatregelen voor de verbetering van luchtkwaliteit onderzocht. De kennis is opgedaan binnen grootschalige praktijkonderzoeken die binnen het innovatieprogramma zijn uitgevoerd. Het gaat om het effect van schermen, vegetatie, overkappingen van de weg, inclusief luchtbehandeling en Dynamisch Verkeersmanagement. Informatie over de resultaten van vegetatie kunt u vinden op de site: https://www.rijksoverheid.nl/zoeken?trefwoord=ipl+vegetatie. Uit het IPL onderzoek blijkt dat bomen en struiken weinig positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de Rijksweg. In het NSL rekenmodel luchtkwaliteit wordt rekening gehouden met bomen langs wegen in alleen binnenstedelijke situaties. Voor stedelijke wegen is een bomenfactor opgenomen in het rekenmodel. Dit in tegenstelling tot rijkswegen in buiten stedelijk gebied met weinig bebouwing, waar geen bomenfactor voor is opgenomen. Binnenstedelijke wegen met aan beide zijden een bomenrij hebben een negatief effect op de luchtkwaliteit, omdat uitlaatgassen onder het bladerdak blijven hangen. Het bepalen van het effect van het toepassen van vegetatie op schermen langs rijkswegen is (nog) niet mogelijk met het NSL rekenmodel.</p> <p>In het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) van het project Ring Utrecht is vegetatie meegenomen als innovatieve maatregel voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Op veel plaatsen is onderzoek gaande naar het reinigen van emissies van het wegverkeer door toevoegingen aan geluidschermen of kunstwerken. Dit kunnen specifieke katalysatoren of specifieke planten zoals een groenblijvende klimop zijn. Een recent voorbeeld hiervan is de Wall4Life. Locaties waar dergelijke maatregelen, indien gebleken effectief, specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven en geluidschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het MMA een filterende toevoeging aan de geluidschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Uw verzoek tot het aanbrengen van aanvullende beplanting aan de oostzijde van de A27 wordt niet overgenomen. Een dergelijke beplanting heeft geen effect op de luchtkwaliteit of geluidbelasting in Houten. Om die reden is het belang van de bedrijven langs de A27 om zichtbaar te blijven als zwaarder beoordeeld.</p> <p>Uit het geluidonderzoek blijkt dat de toekomstige geluidbelasting in de wijk de Borchten voldoet aan de geluidnormen. Mede door de aanleg van tweelaags ZOAB, dit is een extra stil soort asfalt.</p>

ZWE-00531	3	<p>In plaats van 1 miljard te investeren in asfalt zo een dergelijk bedrag ook besteed kunnen worden aan een betere rail verbinding met De Uithof. Dat is ook volgens u de motor achter de mobiliteit in dit gebied en voor 2/3 verantwoordelijk voor het aanbod van verkeer op deze knoop. een uitwerking van de bundeling van infrastructuur vind u in de bijlage. een railverbinding boven de A27 leert meteen de mogelijkheid voor een gehele overkapping met transparant materiaal op zodat de geluidsoverlast voor Amelisweerd en de Uithof opgeheven wordt.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p>
	5	<p>Geluidswal: Om die geluidswal te kunnen maken en tevens een grote waterberging te creëren in het gebied wijs ik u op het plan Roeibaan in de Uithof, zie bijlage. Een roeibaan kan u van de nodige grond voorzien en kan ook uw waterprobleem oplossen dat u creëert met al uw asfaltverharding.</p>	<p>Het plan van een roeibaan is bekend. Een tracébesluit houdt rekening met toekomstige ontwikkelingen zodra deze een formeel juridische status hebben. Dit is niet het geval bij het plan van de roeibaan en er wordt derhalve dus geen rekening gehouden met dit plan.</p>
ZWE-00533	1	<p>Het is bijna onmogelijk om door de enorme hoeveelheid documenten waarin de informatie staat heen te komen. Ik heb mij daarom beperkt tot de brochure 'A27/A12 Ring Utrecht, Ontwerp-Tracébesluit in beeld'. Daarin viel mij het volgende op:</p> <p>In hoofdstuk 5.4 wordt op bladzijde 63 onder de kop 'Tot aan de aansluiting Houten' gesproken over bomenrijen langs de A27. Deze worden behouden in de richting Breda, maar op verzoek van diverse bedrijven komen er langs de andere kant, in de richting Utrecht, geen bomen omdat de bedrijven goed zichtbaar willen blijven vanaf de A27. Dit is te bizar voor woorden: commercieel belang gaat dus boven het belang van de individuele burger!! Juiste de bomenrij aan de Houtense kant van de A27 zal veel geluid én fijnstof wegnemen dat anders met de heersende windrichtingen direct de bebouwde kom van Houten inwaait.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Uw verzoek tot het aanbrengen van aanvullende beplanting aan de oostzijde van de A27 wordt niet overgenomen. Een dergelijke beplanting heeft geen effect op de geluidbelasting in uw woonwijk. Om die reden is het belang van de bedrijven langs de A27 om zichtbaar te blijven als zwaarder beoordeeld.</p>
ZWE-00534	2	<p>het bovenwettelijke maatregelenpakket, dat in een bestuursovereenkomst zal worden vastgelegd, wordt bepaald op basis van de gegevens die zijn opgenomen in het OTB.</p> <p>In het OTB Ring Utrecht zijn geluidmaatregelen opgenomen die nodig zijn om aan de wettelijke eisen voor geluid te voldoen.</p> <p>Optimaal geluidwerende voorzieningen en leefbaarheidsmaatregelen zijn van essentieel belang voor de leefomgeving van onze inwoners.</p> <p>Wij zijn dan ook verheugd dat de Minister daarnaast 15 miljoen euro ter beschikking heeft gesteld voor extra leefbaarheidsmaatregelen in het plangebied Ring Utrecht. Wij hopen dat door middel van de verdeling van dit bedrag geluidhindervoorzieningen voor de inwoners op de Waijensedijk 18, 20, 29 en 31 en Koppeldijk 9 en 11 en Fortweg 1 en 11 getroffen kunnen worden.</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 geluid, wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op het gebied rond de Koppeldijk en de Waijensedijk.</p> <p>Het uitgangspunt voor het bovenwettelijke maatregelenpakket, is het maatregelenpakket uit het tracébesluit.</p> <p>Voor het gebied rond de Koppeldijk en de Waijensedijk is naar aanleiding van inspraakreacties een aanvullend onderzoek uitgevoerd. Dit heeft geen aanleiding gegeven tot aanpassing van het wettelijk pakket: het scherm bij de Koppeldijk wordt teruggeplaatst met dezelfde afmetingen als het bestaande scherm en het is niet doelmatig om het scherm bij de Waijensedijk te verhogen.</p> <p>Voor het gebied rond de Koppeldijk en de Waijensedijk is een bovenwettelijk geluidsschermbesluit voorzien. In het maatregelpakket zijn onder andere het verhogen van de schermen bij de Koppeldijk en de Waijensedijk en het dichtzetten van het 'gat' tussen beide schermen met een nieuw scherm van 3 meter hoog opgenomen.</p> <p>Fortweg 1 en 11 kwamen ten tijde van het opstellen van de Nota van Antwoord in aanmerking voor locatiespecifieke maatregelen, zoals gevelisolatie of geluidwerende erfafscheiding.</p> <p>Deze aanvullende maatregelen worden getroffen om de geluidbelasting verder te verlagen, maar maken geen deel uit van het tracébesluit. Er is voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen. Op de website van de provincie kunt u het totale maatregelenpakket inzien, zie http://www.provincie-utrecht.nl/bwmringutrecht.</p>
	3	<p>Daarnaast willen wij aandacht vragen voor de situatie van inwoners langs de A27. Tijdens de informatiebijeenkomst hebben zij aangegeven veel geluidhinder te ervaren van de A27 en de Houtense brug (project A27 Houten - Hooipolder). Wij willen er voor pleiten om een geluidsschermbesluit langs de A27 te plaatsen zodat voor deze inwoners de leefomgeving verbetert. Wij zullen hier ook bij de provincie Utrecht op aandringen.</p>	<p>De geluidbelasting met het project Ring Utrecht in de bebouwde kom van Houten en het gebied rond de Heemsteedseweg wordt niet hoger dan volgens de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. Aangezien aan de wettelijke normen kan worden voldaan, zijn aanvullende maatregelen per definitie niet doelmatig.</p> <p>Voor Houten is een bovenwettelijke maatregel voorzien. Deze aanvullende maatregelen worden getroffen om geluidbelasting verder te verlagen, maar maken geen deel uit van het tracébesluit. Er is voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart</p>

		<p>besluitvormingstraject doorlopen. In het bovenwettelijk pakket is voor de kern Houten een bovenwettelijke maatregel voorzien: het plaatsen van een geluidscherm ten westen van de A27 met een hoogte van 4 meter. Op de website van de provincie kunt u het totale maatregelpakket inzien, zie http://www.provincie-utrecht.nl/bwmringutrecht.</p> <p>In hoeverre geluidschermen op de brug over het Amsterdam Rijnkanaal nodig zijn is onderdeel van het project A27 Houten-Hooipolder en wordt in het kader van het ontwerp-tracébesluit A27 Houten-Hooipolder onderzocht.</p>
6	<p>Natuurcompensatie De wegverbreding gaat ten koste van een grote hoeveelheid groen. Wij willen graag meedenken om de periode tot aan het Tracé besluit te benutten om met alle betrokken partijen de compensatie uit te werken.</p>	<p>De gemeente Houten is tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit betrokken bij de uitwerking van de compensatie, de wijzigingen die opgetreden zijn, zijn te vinden in de Nota van Wijziging behorende bij het tracébesluit.</p>
9	<p>Minder hinder tijdens de bouw Gezien de lange realisatieperiode van de Ring Utrecht is het beperken van omgevingshinder van groot belang. Wij vragen u aandacht te hebben voor het borgen van de doorstroming op zowel het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet gedurende de realisatieperiode zodanig dat er geen verslechtering van de leefomgeving zal optreden. Wij treden graag in overleg met u over de locaties van bouw- en werkterreinen. De samenwerking in de voorbereiding van het OTB is naar onze mening in goed overleg gelopen. Graag zetten wij deze samenwerking gedurende het vervolg proces voort.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p> <p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken.</p> <p>Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen.</p> <p>Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijzigingen. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>Dank u voor het compliment over de samenwerking. Dit compliment is wederzijds. De samenwerking met de gemeente Houten is altijd als zeer constructief ervaren. In het vervolgproces zal de intensieve samenwerking met de gemeente Houten op de raakvlakken tussen het hoofdwegennet (HWN) en het onderliggend wegennet (OWN), de leefomgeving en de werkterreinen in het kader van de bestuursovereenkomst, het MinderHinderplan en het KES-proces worden voortgezet en hopelijk in dezelfde constructieve zin.</p>
ZWE-00535	<p>3 Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.</p>	<p>De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p> <p>Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgevalen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>

5	<p>Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.</p>	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.</p>
7	<p>Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>
15	<p>Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>
17	<p>Het doel van dit project is de bereikbaarheid van de stad te vergroten. De autobereikbaarheid van de stad is het best als er weinig auto's de stad in willen. Wilt u weinig auto's in de stad, zet dan niet veel auto's op de snelweg! Minder snelweg=betere autobereikbaarheid.</p>	<p>Nut en noodzaak van de Ring Utrecht zijn in diverse fasen van het project uitgebreid aan de orde geweest. Voor een uitgebreide toelichting op nut en noodzaak van het project wordt u verwezen naar hoofdstuk 2 van de toelichting op het tracébesluit.</p> <p>De noodzaak tot aanpassing van de Ring Utrecht komt voort uit een aantal (verkeers-)knoelpunten, waaronder de doorstroming van knooppunt Rijnsweerd. Ook de verkeersveiligheid vormt een probleem. Tevens zijn leefbaarheidsknoelpunten geconstateerd. Dit heeft geleid tot een dubbele doelstelling voor dit project:</p> <ul style="list-style-type: none"> -De doorstroming op de Ring Utrecht A27/A12 verbeteren op een verkeersveilige manier. -De kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk verbeteren. <p>Met de aanpak van het project Ring Utrecht verbetert de doorstroming en de verkeersveiligheid van het verkeer rondom Utrecht. De leefbaarheid wordt in zijn algemeenheid niet slechter en op een aantal punten verbeterd, mede als gevolg van de voorziene maatregelen. Zo komt er onder andere over de verbrede bak op de A27 bij Amelisweerd een overkapping: De Groene Verbinding. Met deze verbinding neemt de barrièrewerking van de A27 af en wordt de stad weer beter verbonden met het landgoed Amelisweerd. Voor wat betreft geluid zal de situatie na realisatie van het project fors verbeteren. Dit komt door de extra saneringsopgave van 5 dB voor de A12 en daarnaast de inzet van €15 miljoen euro voor aanvullende geluidmaatregelen op andere delen van het tracé.</p>
18	<p>Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.</p>	<p>Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken is het in enkele gevallen noodzakelijk om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente</p>

			<p>grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde. Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.</p>
ZWE-00536	1	<p>Door de verbreding van de A27 zal de automobilititeit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.</p>	<p>De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p> <p>Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>
	4	<p>Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.</p>	<p>De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.</p> <p>De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.</p>
	6	<p>Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.</p>	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.</p>
ZWE-00537	1	<p>Na de afsluiting van de fietstunnel onder het oude station Lunetten in 2014 is ter plaatse een tunneltje onder het spoor aangelegd als ecologische verbinding met de spoorwegdriehoek en Amelisweerd. De geplande aantasting van de noordkant van Park de Koppel (achter de kantoorgebouwen) zal deze verbinding in gevaar brengen. Dit staat niet vermeld in de MER.</p>	<p>Achter de kantoorgebouwen aan het Zwarte Woud blijft een wal met bomen gehandhaafd. Het beplante gebied wordt doorgezet tot aan de Nieuwe Houtense weg. Daarmee blijft de ecologische verbinding tussen park De Koppel en de oude fietstunnel onder het spoor voldoende in stand.</p>
	3	<p>De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen in plaats van toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet</p>	<p>De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die</p>

		op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting.	reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen. In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen. Dit kan worden bereikt door het scherm met absorberend materiaal te bekleden of het scherm vanuit de weg gezien achterover te laten hellen.
	5	De werkzaamheden naast de bak bij Nieuw-Amelisweerd leiden naar te vrezen valt tot veranderingen in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
ZWE-00538	2	Door de verkeersaantrekkende werking van dit project wordt tot ver buiten het projectgebied de stikstofdepositie verhoogd. Dat is schadelijk voor de natuur, en bovendien beperkt het direct of indirect de stikstof ruimte voor de landbouw. Wat betekent dat voor toch een belangrijke bedrijfstak in Nederland?	De effecten op Natura 2000-gebieden zijn in de passende beoordeling in beeld gebracht. Daarbij is (conform artikel 3 Regeling PAS) zowel gekeken naar effecten op stikstofgevoelige gebieden vanuit het nieuwe tracé als naar effecten vanuit wegdelen waar het verkeer als gevolg van het project Ring Utrecht substantieel toeneemt (zogenaamde verkeersaantrekkende werking). Voor prioritaire projecten die betrekking hebben op een hoofdweg, zoals het project Ring Utrecht, is in artikel 2, tweede lid, onder a, Besluit grenswaarden PAS een grenswaarde vastgesteld van 3 kilometer aan weerszijden van de weg, gemeten vanaf het midden van de rijbaan. Deze grenswaarde houdt in dat alleen de effecten op een Natura 2000-gebied worden beoordeeld voor zover er binnen een afstand van 3 kilometer vanaf de weg een Natura 2000-gebied met een voor stikstof gevoelig habitat is gelegen. In dat geval wordt alleen het effect van de stikstofdepositie beoordeeld die als gevolg van het project of de andere handeling neerkomt in een zone tot 3 kilometer vanaf de weg. In de gebiedsanalyses bij het PAS is per Natura 2000 gebied onderbouwd dat deze extra depositie niet leidt tot verslechtering van de kwaliteit van de voor stikstof gevoelige habitattypen en leefgebieden van soorten en dat de instandhoudingsdoelstellingen op termijn kunnen worden gerealiseerd. Ingevolge artikel 5 van de Regeling PAS is de ontwikkelingsruimte die het bevoegd gezag toedeelt in een toestemmingsbesluit gelijk aan de toename van de stikstofdepositie op een hectare van een voor stikstof gevoelig habitat in een Natura 2000-gebied die een project per kalenderjaar kan veroorzaken, uitgaande van het jaar waarin de depositie als gevolg van dat project of die andere handeling het hoogst is. Bij de toedeling van depositieruimte in het PAS wordt onderscheid gemaakt tussen segment 1 voor de prioritaire projecten en segment 2 voor de niet-prioritaire projecten. Het project Ring Utrecht behoort tot de eerste categorie (zie bijlage Regeling PAS). De agrarische sector tot de tweede. In principe zijn de twee segmenten gescheiden en hebben zij ieder een aandeel in de beschikbare depositieruimte. Bij elke actualisatie van de projectenlijst in segment 1 worden de gevolgen van de veranderingen voor de beschikbare ruimte in segment 2 (niet-prioritaire projecten) betrokken. Wanneer een bijstelling van de lijst met prioritaire projecten ertoe zou leiden dat er te weinig ontwikkelingsruimte beschikbaar is in segment 2, dan besluiten de bij het programma betrokken bestuursorganen of het programma al dan niet bijsturing behoeft. Op deze wijze is er dus een beschermingsmechanisme opgenomen in het PAS waardoor de door u veronderstelde nadelen voor de agrarische sector beperkt worden.'
	3	Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het	De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van

		gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.	watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.
	5	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.
	11	Verder blijkt bij mijn straat het Zwarte Woud helemaal geen geluidscherm meer komt!! Terwijl tussen de zogenaamde bedrijfsgeluidswal wel degelijk een 15 meter breed gat zit, waardoor een geluidsstroom onze wijk infiltreert. Volgens een architect tijdens de info-avond in Aristo is hier een kosten-baten afweging gemaakt. Geweldig!	In het ontwerp-tracébesluit komt het geluidscherm dat in de huidige situatie op de rand van de verdiepte ligging staat te vervallen. Uit de afweging van de doelmatige maatregelen is gebleken dat het terugplaatsen van dit scherm onvoldoende extra geluidreductie oplevert bij de achterliggende woningen en daardoor niet doelmatig is. Dit heeft in het ontwerp-tracébesluit geresulteerd tot een maatregelenpakket waarmee er bij 3 woningen nog een overschrijding optrad van de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan van maximaal 1 dB. Zonder het geluidscherm langs de rijksweg zal tussen de bedrijfsgebouwen Woudstede en Arboned een gat in de afscherming ontstaan, waarvan door de insprekers wordt opgemerkt dat er veel geluid doorheen zal komen. Aangezien de hoge kantoorgebouwen aan weerszijden zorgen voor een goede afscherming, zou het gat inderdaad kunnen worden ervaren als een opvallende bron van geluid. Uit een aanvullende afweging is gebleken dat een scherm van 6 meter hoog, dat tussen de bestaande bedrijfsgebouwen kan worden geplaatst, doelmatig is. De resterende overschrijdingen kunnen daarmee worden weggenomen en het geluid uit het gat tussen de gebouwen zal als minder hinderlijk worden ervaren. Dit betekent dat het tracébesluit hierop is aangepast. In het Landschapsplan is aangegeven dat schermen op deze locatie een groene uitstraling zullen krijgen.
ZWE-00539	6	Het valt mij op dat er goede alternatieven lijken te zijn om de huidige filelast te verminderen tegen een fractie van de prijs. Bijvoorbeeld zes rijstroken binnen de bak en aanpassing van de maximumsnelheid naar 80 km per uur. Wanneer men merkt dat de doorstroming bij 80 km per uur verbetert, dan wennen de meeste automobilisten daar ook aan.	De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximumsnelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.
ZWE-00540	3	Gezondheid in Utrecht Zoals gezegd, meer verkeer leidt tot meer fijnstof. Meer fijnstof tot meer gezondheidsproblemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbesteding en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de uitvoering).

	<p>Nu zult u misschien denken dat er daarvoor normen zijn. Echter, deze normen gelden niet tijdens de bouw omdat dit als 'tijdelijk' wordt aangemerkt. Bovendien zijn deze normen naar het oordeel van de WHO ook nog te hoog. Een geplande uitvoeringstijd van 8 jaar is in mijn ogen niet meer als tijdelijk aan te merken. We praten over duizenden (!) kinderen die in de nabijheid wonen of naar school gaan en die een groot deel van hun jeugd te maken krijgen met ronduit ongezonde lucht. Zolang er geen garantie is op het voorkomen van gezondheidsschade, mag u niet met de uitvoering beginnen.</p>	
4	<p>Uitvoering strookt niet met opdracht aan regering. In juni 2015 heeft de rechter in het zogenaamde "Urgenda arrest" bepaald dat de regering te weinig doet om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen [1]. Aan de overheid is opdracht gegeven er voor te zorgen dat de uitstoot over 4 jaar (in 2020) 25% lager is dan in 1990 in plaats van de door de regering beoogde maximaal 17%. Een betrouwbare overheid luistert en handelt naar het oordeel van de rechtbank, eens te meer daar de regering de motivatie van de rechtbank niet betwist en slechts op staatsrechtelijke c.q. procedurele gronden hoger beroep heeft aangetekend. Het verbreiden van de A27/A28 en de daarmee gepaard gaande toegenomen uitstoot, is in strijd met de uitspraak van de rechter en "[de] zorgplicht [van de Staat] voor de bescherming en verbetering van het leefmilieu." (Urgenda arrest).</p>	<p>In aangehaalde Urgenda-uitspraak van de rechtbank te Den Haag is uitgesproken dat de Staat meer moet doen om de uitstoot van broeikasgassen in Nederland te verminderen. De Staat moet ervoor zorgen dat de uitstoot in Nederland in 2020 ten minste 25% lager is dan in 1990. Voorzover deze verplichting overeind blijft - er is tegen de uitspraak hoger beroep ingesteld - staat vast dat het hier gaat om een gewenste vermindering van de uitstoot van broeikasgassen voor Nederland als geheel. Zoals eerder overwogen in de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 7 november 2012 met kenmerk 201110075/1/R4 en 201201853/1/R4, behoeven de nationale emissieplafonds niet te worden gerekend tot het toetsingskader voor het nemen van een tracébesluit.</p>
5	<p>Noodzaak ontbreekt. Vreemd genoeg is de onderbouwing van de noodzaak voor deze kostbare operatie hopeloos verouderd. Duidelijk is inmiddels dat de prognoses destijds uitgingen van een veel grotere groei van het verkeer dan nu blijkt. Ik fiets dagelijks meermaals via de Koningsweg over de A27, met name in de ochtend- en avondspits en constateer dat het uitzonderlijk is wanneer er een file staat. Het traject staat dan ook bepaald niet hoog in de fileranglijsten. Sterker nog, uit actuele gegevens van Tomtom blijkt dat de filedm rond Utrecht sinds 2008-2010 is gedaald, niet gestegen [2]. Deze gegevens van Tomtom zijn onpartijdig, actueel en gebaseerd op continue metingen. Vergelijk dat met de verouderde, kwalitatief dubieuze gegevens uit het Nationaal Regionaal Model van Rijkswaterstaat waarop het OTB is gebaseerd, en de enige conclusie kan zijn dat de overheid haar huiswerk opnieuw dient te maken.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (2.2.1 verkeersprognoses en 2.2.2 gebruik toekomstscenario's).</p> <p>De gegevens van TomTom betreffen de huidige situatie op de Ring Utrecht. In een planstudie wordt bij de onderbouwing van de Nut en Noodzaak uitgegaan van de toekomstige situatie in 2030. Deze kan niet weergegeven worden door TomTom.</p>
7	<p>Overlast tijdens de bouw en risico's op schade Zoals gezegd, een bouwperiode van 8 jaar is lang en zeer belastend voor omwonenden. Daarnaast zal er met groot materieel gewerkt worden en brengt de aan- en afvoer van bouw materieel met zich mee dat er veel met zware vrachtwagens gereden zal worden. Langs de Koningsweg, waar ik woon, maar ook langs de Waterlinieweg zal dit trillingen en geluidsoverlast veroorzaken. Huizen in de omgeving lopen het risico op schade. Inmiddels weten we uit de aardbevingsschade door gaswinning in Groningen, welke ramp dit voor huiseigenaren betekent. Voor welk scenario er ook gekozen wordt bij aanpassing van de ring, nulmetingen aan huizen in de omgeving en geluidsisolatie van huizen binnen de geluidscontouren van de werkzaamheden op kosten van het project zijn een must.</p>	<p>Er bestaat een kans dat door werkzaamheden aan de Ring Utrecht schade ontstaat aan eigendommen van derden. Aan de hand van de voorgenomen werkzaamheden wordt een invloedsgebied in kaart gebracht. Binnen dit gebied worden - vóór aanvang van de werkzaamheden - bouwkundige vooropnamen uitgevoerd aan objecten, installaties of landbouwgronden. De vooropnamerapporten worden aan de eigenaren verstrekt en gebruikt om te beoordelen of er een verband bestaat tussen schade en de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Aangewezen objecten, installaties of landbouwgronden zullen worden gemonitord tijdens de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Indien er volgens een benadeelde schade is ontstaan als gevolg van de werkzaamheden dan kan deze een verzoek om schadevergoeding indienen.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p>
8	<p>Verdere achterstand bij natuurcompensatie tast geloofwaardigheid overheid aan Inmiddels wordt er al enkele jaren gezocht naar locaties die gebikt kunnen worden voor compensatie van natuurverlies door de verbreding van de A12. Door een herinrichting van het kmispunt bij Vechten zullen nog meer bomen gekapt moeten worden die lokaal gecompenseerd moeten worden. Hiervoor is men ook al tijden op zoek naar geschikte locaties omdat geschikte terreinen schaars zijn. Een betrouwbare overheid mag niet toestaan dat er chronische en oplopende achterstand ontstaat bij noodzakelijke natuurcompensatie. Ik dring er dan ook op aan dat de huidige achterstand volledig wordt weggewerkt alvorens nieuwe verplichtingen aan te gaan. Ook dient de compensatie van de gevolgen van het OTB rond te zijn alvorens met de uitvoering wordt begonnen.</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt minder dan 2% van de oppervlakte van het landgoed. Van (verdere) achterstand in de uitvoering van natuur- of boscompensatie is geen sprake. Voor de wegverbreding A12 Utrecht-Veenendaal is de aangetaste natuur in de ecologische hoofdstructuur (EHS) destijds gecompenseerd en aangelegd vóór aanvang van de werkzaamheden aan de weg en meer dan 90% van de te compenseren bomen zijn al geruime tijd aangeplant; de resterende 10% te compenseren bomen zullen binnen de daarvoor gestelde wettelijke termijn worden aangeplant.</p>

			Ook voor de Ring Utrecht vindt de natuur- en boscompensatie binnen de wettelijke kaders en termijnen plaats.
ZWE-00541	3	Dieselgate heeft duidelijk gemaakt dat ook nieuwe auto's veel NO ^x uitstoten. In veel gebieden, waaronder Natura 2000, is nu al de stikstofdepositie te hoog. De PAS gaat dat niet oplossen, maar intussen verhoogt dit project wel de depositie daar. Om die reden mag het project niet doorgaan. Eerst moet u de naam Natura 2000 maar waar maken.	De recent in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.
	5	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan EHS-compensatie (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van EHS zal plaatsvinden. In het tracébesluit is aangegeven hoeveel oppervlakte EHS hier gecompenseerd zal worden.
	7	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
	15	Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.	In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg. Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27. Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een

			<p>transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidsscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>
ZWE-00542	1	<p>Bouwoverlast / hinder</p> <p>In de eerste plaats wil Mereveld op voorhand haar zorgen uiten over de voorgenomen bouwwerkzaamheden en de daarmee gepaard gaande overlast. De toegang tot de Koningsweg (N411, zowel in westelijke als oostelijke richting) en de Mereveldseweg moet geborgd blijven, nu haar bedrijfsvoering en omzet daar volledig van afhankelijk zijn. Vooral de te realiseren 'Groene Verbinding' bij Amelisweerd en de daarbij behorende werkzaamheden en aanpassingen aan de Koningsweg zijn voor Mereveld dus relevant.</p> <p><i>Topografische kaart met daarop de ligging van Mereveld (rood omcirkeld) en de aannijdroute via de Koningsweg en de Mereveldseweg (rode pijlen).</i></p> <p>Mereveld begrijpt overigens dat enige overlast moet worden geduld, maar benadrukt dat tijdige en heldere communicatie daarover noodzakelijk is om een voor haar werkbare situatie te behouden.</p> <p>Gelet op de positionering van de tijdelijke Werkterreinen (aan de westzijde van de A27 en de spoorlijn Utrecht-Houten) gaat Mereveld ervan uit dat het bouwverkeer over de Mereveldseweg (zeer) beperkt zal zijn. Voor zover bouwverkeer inderdaad gebruik maakt van de Mereveldseweg verzoekt Mereveld u op voorhand om rekening te houden met het landelijke karakter daarvan. De weg en haar bermen zijn niet berekend op (groot) bouwverkeer, en bij de werkzaamheden aan de spoorlijn hebben zich reeds verzakkingen voorgedaan. Ook verzoekt Mereveld u een groene strook te behouden langs de Mereveldseweg, zodat het uitzicht op het bouwterrein voor haar gasten beperkt blijft. Zoals gezegd is de bijzondere landschappelijke en cultuurhistorische waarde van de omgeving voor Mereveld én haar gasten van groot belang.</p> <p>Mede in verband met de slechte ervaringen in het verleden verzoekt Mereveld u dan ook om haar proactief te informeren over te nemen verkeersmaatregelen rondom de Koningsweg/Mereveldseweg en Mereveld ook bij keuze tussen de te nemen verkeersmaatregelen te betrekken, bijvoorbeeld ten aanzien van de data en tijdstippen waarop een eventueel onoverkomelijke afsluiting zou moeten plaatsvinden en/of bij het bepalen van de routes voor bouwverkeer. Mereveld gaat ervan uit dat zij in het geval van een omleiding wordt betrokken bij de omleidingsroute en de bebording daarvan, en dat de kosten daarvoor door uw ministerie dan wel de uitvoerder worden gedragen.</p> <p>Mereveld verzoekt u het voorgaande te betrekken in de contractvoorbereiding en expliciet als gunningscriterium op te nemen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p> <p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken.</p> <p>Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen.</p> <p>Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijzigingen. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>Uw zorg is begrijpelijk. Het lijkt ons zinvol om tijdens de contractvoorbereiding met u in gesprek te gaan. Rijkswaterstaat zal hiervoor contact met u opnemen.</p>
	2	<p>Geluid</p> <p>Met de verbreding van de A27 zal ook de geluidsbelasting op de omgeving, en dus ook op Mereveld, toenemen. Uit de overzichtskaarten bij het OTB (kaart 9 en 10) leidt Mereveld af dat er aan de oostzijde van de A27 geen geluidswerende maatregelen worden genomen. Weliswaar worden bronmaatregelen genomen door toepassing van dubbellaags ZOAB en DAB, maar gelet op de toe te nemen geluidsbelasting ligt het voor de hand om een meer geluidreducerend asfalt te gebruiken (te denken valt aan dubbellaags ZOAB fijn en SMA-NL8 G+). Het blijkt dat daarmee een extra reductie van 2 dB kan worden bereikt.</p> <p>Mereveld is content met de boscompensatie in de noordoostoksel van knooppunt Lunetten, maar vraagt zich af of dit voldoende is om de extra geluidsbelasting die met de verbreding van de A27 gepaard gaat, te compenseren ten opzichte van de huidige situatie. Daarbij is van belang dat aan de westzijde van de A27 juist (zeer) hoge geluidschermen zijn geprojecteerd (tot 12 meter hoogte). Door de hoek van 10° ten opzichte van een stand loodrecht omhoog, zal sprake zijn van</p>	<p>Beplanting zoals struiken en bomen absorberen nauwelijks geluid. Voor een werkelijk waarneembaar effect van bomen op de geluidsbelasting moet er sprake zijn van een diep en ook fors gesloten bos. Aangezien het geluidreducerend effect van beplanting gering is en sterk afhankelijk van het type beplanting, wordt daar in de rekenmethodieken geen rekening mee gehouden.</p> <p>Het is vaak wel zo dat de beleving van geluid verandert bij de aanwezigheid van beplanting: de geluidbron is dan aan het zicht onttrokken en het geluid wordt als minder aanwezig en minder storend ervaren. Het geluid van de beplanting zelf, bijvoorbeeld in de wind ritselende bladeren, kan bovendien het geluid van de weg onder bepaalde omstandigheden maskeren.</p> <p>De nieuw te plaatsen geluidschermen in het project Ring Utrecht zullen in het deel ten zuiden van de aansluiting Utrecht-Noord 10 graden achteroverhellend worden geplaatst, gezien vanaf de wegzijde. Een dergelijke plaatsing zorgt ervoor dat het gereflecteerde geluid de woningen aan de overzijde niet of nauwelijks bereikt. Daarnaast zullen de niet-doorzichtige panelen in deze</p>

		<p>weerkaatsing van het geluid naar de overzijde, het oosten, waardoor Mereveld te maken zal krijgen met een extra hoge geluidbelasting.</p> <p>Ten noorden van het spoorlijnviaduct (Utrecht-Houten) is geen enkele geluidsbuffer geprojecteerd, tenzij de geluidsbelasting zal toenemen. Mereveld kan zich voorstellen dat vrij beperkte overdrachtsmaatregelen al voor een relevante geluidsreductie kunnen zorgen. Niet alleen Mereveld is daarbij gebaat, maar ook in zijn algemeenheid komt dat de beleving van het landschap voor passanten en omwonenden ten goede.</p> <p>Mereveld verzoekt u dan ook te bezien in hoeverre de extra geluidbelasting vanwege de weerkaatsing door de geluidschermen kan worden ondervangen en te onderzoeken in hoeverre het mogelijk is een natuurlijke of kunstmatige geluidsbuffer te creëren langs de oostzijde van de A27 tussen de viaducten van de spoorlijnen Utrecht-Houten en Utrecht-Arnhem. Daarbij verzoekt zij u rekening te houden met de inpassing van die maatregelen in het landschap.</p>	<p>schermen worden uitgevoerd in een geluidsabsorberend materiaal, waardoor de reflecties nog minder zullen zijn.</p> <p>Op de delen waar de schermen transparant worden uitgevoerd, aan weerszijden van de A12 vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, kan geen absorberend materiaal worden toegepast. Uit aanvullend onderzoek, zie bijlage 6 van het Deelrapport Specifiek, is gebleken dat het transparant, reflecterend uitvoeren van deze schermen niet leidt tot toenames van de geluidbelasting aan de overzijde.</p> <p>Bij de toetsing van de toekomstige situatie met het project Ring Utrecht is uitgegaan van geluidschermen die 80% van het geluid absorberen en dus 20% van het geluid reflecteren. De in het tracébesluit berekende geluidbelastingen zijn inclusief deze reflectiebijdrage vergeleken met de toetswaarden en op basis van die toetsing zijn de doelmatige geluidbeperkende maatregelen vastgesteld.</p> <p>Het effect van de geluidreflectie in de totale geluidbelasting is gering en kan door het toepassen van geluidbeperkende maatregelen zoals een stiller wegdek ruimschoots worden gecompenseerd.</p> <p>In het maatregelenpakket in het ontwerp-tracébesluit is tweelaags ZOAB als bronmaatregel opgenomen, dit is voor dit project het stilste wegdek dat op grote schaal kan worden toegepast. Met dit wegdek en de nieuw te plaatsen schermen zal de geluidssituatie in het onderzoeksgebied aanzienlijk verbeteren en kan vrijwel overal worden voldaan aan de wettelijke normen. U geeft aan dat er bij voorkeur een nog stiller wegdek moet worden toegepast. Aangezien er op vrijwel alle plekken kan worden voldaan aan de wettelijke normen, is daartoe binnen het project geen aanleiding.</p> <p>De geluidbelastingen die zijn bepaald voor uw woning zijn opgenomen in bijlage 9a van het Deelrapport geluid - Specifiek van het ontwerp-tracébesluit Ring Utrecht. Ter hoogte van uw woning zal een stiller wegdek worden toegepast. Met deze maatregelen is de geluidbelasting bij uw bedrijfsgebouw met het project Ring Utrecht maximaal 55 dB. Dit is gelijk aan de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan, er is dus geen sprake van een toename van de geluidbelasting ten gevolge van het project. Bij het bepalen van de geluidbelastingen voor uw woning is het effect van reflecties van geluidschermen aan de overzijde meegenomen.</p>
ZWE-00543	4	<p>De werkzaamheden naast de bak bij Nieuw-Amelisweerd leiden naar te vrezen valt tot veranderingen in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
	7	<p>Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.</p>	<p>Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermde Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit.</p> <p>Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn</p>

		het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl .
10	Ik maak ernstig bezwaar tegen het kappen van vele bomen in het recreatiepark De Voorveldse Polder. Door een soort domino-effect als gevolg van een extra rijstrook, die weer leidt tot het opschuiven van de afrit en de noodzaak van waterberging ter compensatie is de aanslag bijzonder groot. Nut en noodzaak hiervan is niet aangetoond.	De extra rijstrook op de westelijke hoofdrijbaan van de A27 heeft slechts over een relatief beperkte lengte invloed op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder, namelijk alleen ter plaatse van het puntstuk (aansluiting toerit op parallelrijbaan). Daarnaast wordt langs de toerit een vluchtstrook aangelegd die noodzakelijk is vanuit oogpunt van verkeersveiligheid. Deze vluchtstrook heeft impact op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder. Dit effect is niet te vermijden binnen de doelstellingen van het project. Mede naar aanleiding van deze zienswijze is het ruimtebeslag in het recreatiepark aangepast door het verleggen van de geplande waterberging. Hierdoor kunnen meer bomen gehandhaafd blijven. In de Nota van Wijzigingen is dit toegelicht.
14	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stressfactor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
17	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan EHS-compensatie (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van EHS zal plaatsvinden. In het tracébesluit is aangegeven hoeveel oppervlakte EHS hier gecompenseerd zal worden.
ZWE-00544	1 Onze boerderij ligt met zijn erf pal tegen de grens met de A28. Door de komst destijds van de A28, zo dichtbij, is ons erf met de bebouwing in benarde positie gekomen. Ons agrarisch bouwterrein heeft door de weg niet de grootte die bij een dergelijk bedrijf behoort. Daarbij worden de werkzaamheden op ons erf. met name het trainen en zadelmak maken van de door ons gefokte jonge KWPN sportpaarden, door geluid erg bemoeilijkt. Plotselinge bijkomende geluiden zoals knallende motors, klappende ladingen en –zeilen veroorzaken schrik reacties met vluchtgedrag bij paarden, waardoor het trainen van hen aldaar erg moeilijk is en gevaar oplevert voor begeleider en/of trainer. Nu komt er nog een rijstrook bij en wel aan onze zijde van de weg. Nog meer geluid (dat in de loop der jaren reeds is toegenomen) daardoor dan en ook dichterbij. Ook moet er een strook van ons toch al te kleine bouwterrein afgestaan worden. Dit raakt direct onze trainingsfaciliteiten Wij hebben niet om onze zo moeilijke toestand daar gevraagd, wij zijn er mee belast geworden. Er is ons medegedeeld dat er aan onze zijde geen geluidscherm komt, maar wat komt er dan wel om ons leven en werken op ons erf niet nog moeilijker te maken dan het al geworden is?	Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat het plaatsen van een geluidschermen ten noorden van de A28 bij de noordelijke afrit van de aansluiting De Uithof niet doelmatig is. Als gevolg daarvan zal de geluidbelasting bij uw woning 1 dB hoger worden dan op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. Dit betekent dat bij uw woning de geluidproductieplafonds worden verhoogd en dat er na het onherroepelijk worden van het tracébesluit een onderzoek wordt gedaan naar de geluidbelasting in uw woning. Als deze de wettelijke normen overschrijdt, dan worden maatregelen overwogen om de isolatie van uw woning te verbeteren. Het is niet aannemelijk dat de beperkte toename van de geluidbelasting bij uw woning de situatie voor het trainen van paarden aanzienlijk zal verslechteren. De aard van het verkeer, met diverse soorten voertuigen, zal niet veranderen met het project Ring Utrecht en ook zonder het project zou het verkeer verder toenemen en zou er een verhoogde kans op dergelijke situaties optreden. De sloot die in het ontwerp-tracébesluit was opgenomen ter hoogte van uw woning, kan op uw perceel vervangen worden door een duiker. Hierdoor is het niet nodig om grond van u aan te kopen. Uw woning is één van de woningen die in het kader van het pakket aan bovenwettelijke maatregelen in aanmerking komen om maatregelen aan of bij de woning te treffen. Er wordt onderzocht wat de beste oplossing is om de geluidbelasting bij uw woning te verlagen, bijvoorbeeld

		gevelisolatie of geluidwerende erfafscheiding. Na het vaststellen van het bovenwettelijk maatregelenpakket, wordt u benaderd voor dit onderzoek. Op de website van de provincie kunt u zien of in het definitieve pakket voor uw woning een bovenwettelijke maatregel is voorzien, zie http://www.provincie-utrecht.nl/bwmringutrecht .	
2	Aan de overzijde van de weg komt een geluidscherm, wij verzoeken deze dusdanig te construeren dat er geen geluidreflectie naar onze zijde ontstaat.	De nieuw te plaatsen geluidschermen in het project Ring Utrecht zullen in het deel ten zuiden van de aansluiting Utrecht-Noord 10 graden achteroverhellend worden geplaatst, gezien vanaf de wegzijde. Een dergelijke plaatsing zorgt ervoor dat het gereflecteerde geluid de woningen aan de overzijde niet of nauwelijks bereikt. Daarnaast zullen de niet-doorzichtige panelen in deze schermen worden uitgevoerd in een geluidsabsorberend materiaal, waardoor de reflecties nog minder zullen zijn. Op de delen waar de schermen transparant worden uitgevoerd, aan weerszijden van de A12 vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, kan geen absorberend materiaal worden toegepast. Uit aanvullend onderzoek, zie bijlage 6 van het Deelrapport Specifiek, is gebleken dat het transparant, reflecterend uitvoeren van deze schermen niet leidt tot toenames van de geluidbelasting aan de overzijde. Bij de toetsing van de toekomstige situatie met het project Ring Utrecht is uitgegaan van geluidschermen die 80% van het geluid absorberen en dus 20% van het geluid reflecteren. De in het tracébesluit berekende geluidbelastingen zijn inclusief deze reflectiebijdrage vergeleken met de toetswaarden en op basis van die toetsing zijn de doelmatige geluidbeperkende maatregelen vastgesteld. Het effect van de geluidreflectie in de totale geluidbelasting is gering en kan door het toepassen van geluidbeperkende maatregelen zoals een stiller wegdek ruimschoots worden gecompenseerd.	
ZWE-00545	7	De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.	Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.
	9	Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.
	11	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stressfactor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de

			<p>grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
	16	<p>Volgens het deelrapport lucht bevat het rekenmodel zoveel mogelijk emissies van praktijktesten. Een medewerker van RWS vertelde ons op de informatieavond van 17 mei dat er nog veel factoren van TNO-rollenbanktesten werden gebruikt in het luchtmodel, onder andere in de basisonderzoekgegevens van de Emissieregistratie. Zijn dit volgens de Minister ook praktijktesten?</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.</p>
ZWE-00546	2	<p>Graag de loopverbinding t.p.v. het Merwedekanaal (noordzijde A12) transformeren naar een goede fietsverbinding met hellingen zodat ook ouders met kinderzitjes (zwaar beladen) hiervan gebruik kunnen maken.</p>	<p>In het tracébesluit is voor deze locatie een hellingbaan opgenomen. In het Landschapsplan stond dit verkeerd aangegeven; dit is hersteld in de Nota van Wijziging.</p>
ZWE-00548	2	<p>Toen de bak gebouwd werd is er al beloofd dat hij nooit aan het plastic folie gerommeld zou worden .. tis wel duidelijk dat de politiek niet te vertrouwen is en zich niet aan de beloftes wil houden omdat er nu een "wijze dame" bedacht heeft hoe geef ik onnodig veel geld uit. dat Utrecht bereikbaar moet blijven maar je mag er niet IN rijden....massa verkeer en alles loopt vast als je Utrecht in wil.</p> <p>Hoewel u een aantal mogelijke manieren om het folie niet te beschadigen hebt onderzocht geeft u geen berekening van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Het uitvoeringsrisico is groot en dat dient dan ook te worden in kaart te worden gebracht in het OTB, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project. Hieraan hecht ik heel veel waarde. U speelt met de veiligheid van de regio. U zet belastinggeld in in een loterij met alleen nieten.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>In het koepeldocument bouwmethoden folieconstructie, te vinden op www.ikgaverder.nl zijn de verschillende risico's van de verschillende methoden in kaart gebracht waardoor u een beeld heeft welke risico's bij welke methode kunnen optreden.</p>
	8	<p>Hoe voorkomt u overlast voor de regio, qua onbereikbaarheid, sluipverkeer, grondwaterproblemen, indien bij de werkzaamheden het folie scheurt? Er bestaan geen bewezen technieken om dat te voorkomen. Ook zie ik geen risico-inventarisatie voor het geval een spoorviaduct onbruikbaar wordt. U mag niet een definitief Tracébesluit vaststellen zonder dat dit goed geregeld is. Door de veranderingen in en bij Amelisweerd zie ik dat de grondwaterstand verandert en ben ik bang voor verdroging. De landgoederen zijn gevoelig, en daarom is het beter om ermee geen risico te nemen. Hoe u omgaat met onze natuur is ronduit onvoorstelbaar en absoluut respectloos naar onze kinderen.</p>	<p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken.</p> <p>Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen.</p> <p>Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijzigingen. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>Wat de spoorviaducten betreft, ProRail is reeds betrokken geweest over de mogelijke ontwerpen voor het aanpassen van de spoorviaducten. De samenwerking met Pro Rail wordt voortgezet tot en met de uitvoering ervan, waar ProRail mede zal toezien op het naleven van hun richtlijnen. De verbreding van de weg binnen de folie is complex en risicovol. De reeds uitgevoerde en komende onderzoeken geven voldoende aan, dat het risicoprofiel beheersbaar is.</p> <p>Vanwege de belangrijke functie van het vlies (of folie) is het noodzakelijk de bestaande grondwatersituatie te behouden (en daarmee de bestaande grondwaterfluctuatie). Om die reden zal in het programma van eisen uitgebreid aandacht worden besteed aan deze risico's en een duidelijk set eisen, randvoorwaarden en veiligheidsprocedures worden opgenomen.</p>

		Lokale effecten op de grondwaterstand als gevolg van de gewijzigde situatie rond de bak Amelisweerd worden meegenomen bij de nadere uitwerking van het ontwerp. Deze effecten zijn naar verwachting beperkt. Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Bij de aanleg van de oorspronkelijke tunnelbak zijn damwanden gebruikt. Via grondwatermetingen aan beide zijden van de tunnelbak is destijds bepaald dat na afloop van de werkzaamheden de grondwaterstand aan beide zijden van de tunnelbak zich min of meer heeft hersteld tot de situatie van voor de aanleg. Ook nu zal tijdens de verdere uitwerking van het ontwerp voor de bak er nadrukkelijk aandacht zijn voor de effecten op het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten intensief gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de landgoederen binnen Amelisweerd. Indien nodig worden mitigerende maatregelen genomen.
9	<p>Van goed, intelligent, beleid mogen we toch op zijn minst verwachten dat het toekomstbestendig is. Het inzetten op snelwegen is hiervan een slecht voorbeeld: als het al even werkt, dan toch zeker niet lang: de verkeer aanzuigende werking ervan zal ervoor zorgen dat alle problemen al gauw in versterkte mate zullen terugkomen. De toekomst is veel meer aan het openbaar vervoer : dat kan veel beter, frequenter, en betrouwbaarder . Een zinvolle investering, waarmee we, juist op de lange duur, beter mee uit zullen zijn.</p> <p>Verbreding A27 in Utrecht heeft geen toekomst in de metropool, Utrecht Amsterdam Den-Haag Rotterdam tezamen. Auto's lopen vast door te weinig ruimte, geven teveel overlast, verbruiken teveel energie gezien de broeikasproblematiek. In Utrecht horen goede OV-verbindingen, fiets- en looproutes, flexibel natransport alles ingepast in woon- werk- en natuurgebieden. Het alternatief, verbetering OV Fiets Lopen in Utrecht heeft die toekomstbestendigheid</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).
11	<p>Over de ernstige gezondheidsproblemen die het gevolg kunnen zijn van geluidsoverlast wordt steeds meer bekend. Ook overheidsinstellingen hebben toegang tot dergelijke informatie; laat ik u bijvoorbeeld naar een site van de RVM verwijzen : http://www.nationaalkompas.nl/gezondheidsdeterminanten/omgeving/milieu/geluid/wat-zijn-de-mogelijke-gezondheidsgevolgen-van-geluid/. Gebruikt u alstublieft de resultaten van dergelijke onderzoeken bij de onderbouwing van uw beleid. Bijvoorbeeld: Het verkeer van de snelwegen rondom Utrecht ligt nu al als een deken over de stad. Wat betekent een project als dit voor de volksgezondheid ? En wat gaan de te verwachten gezondheidsproblemen ons uiteindelijk kosten? Voert u een gedegen analyse uit van deze vragen, en deel deze met ons, voordat u aan zo'n omstreken, onomkeerbare operatie begint ! Als de mensen ziek worden is het te laat.</p> <p>We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtvervuiling, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel. De gezondheidsschade die u Nederland aandoet tijdens de langdurige uitvoeringsfase moet u kunnen compenseren tijdens de gebruiksfase van de verbrede Ring. Maar nu ik erover nadenk: dat kan dus nooit never nooit meer gaan gebeuren want dit project is toch al verliesgevend. Blaas het af!</p> <p>De luchtkwaliteit in de stad Utrecht voldoet nog steeds niet aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te ontgiften. Verbreding van de Ring Utrecht zal een aantrekkende werking hebben op verkeer door en om de stad. Ook zullen de achtergrondconcentraties van de gifstoffen stijgen. Hierdoor zal de lucht nog ongezonder worden. Het aantal inwoners in de stad dat eraan overlijdt en/of ziek wordt zal dramatisch stijgen. Daarnaast is het ook vrijwel zeker dat door de toename van NO2 uitstoot die het resultaat zal zijn van dit besluit, Utrecht nog langer niet aan de EU-normen voldoet.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbesteding en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de uitvoering).</p>
12	De verbreding van de Ring zuigt autoverkeer aan. Het project is daarom strijdig met het beleid van de gemeente Utrecht, die juist ruimte wil scheppen voor fiets en openbaar vervoer, en een verbetering van de leef kwaliteit. De verbreding veroorzaakt files en congestie op afritten en het onderliggend wegennet. Zo ontkracht dit project de plannen van gemeente en regio om de algehele bereikbaarheid te verbeteren.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p> <p>Het beleid van de gemeente Utrecht is beschreven in het ambitiesdocument 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar' (UAB) (gemeente Utrecht, januari 2012) en verder uitgewerkt in het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB), Mobiliteitsplan Utrecht 2025 (gemeente Utrecht mei 2016). In de onderzoeken voor het tracébesluit Ring Utrecht</p>

			<p>is rekening gehouden met UAB-maatregelen waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden. Dit betekent bijvoorbeeld dat de onderzoeken in het deelrapport Verkeer rekening houden met de afwaardering van de Cartesiusweg en 't Goylaan naar een enkelstrooks profiel. In eerdere fasen van het project (trechterstappen, fase 2a) is UAB meegenomen als gevoeligheidsanalyse in het verkeersonderzoek.</p> <p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit zoals nu voorligt. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>De verbreding van de Ring Utrecht leidt per saldo ook tot een verbetering van de doorstroming op het onderliggend wegennet. Waar de verbreding ter hoogte van toe- en afritten tot meer verkeer leidt, zijn maatregelen in het ontwerp opgenomen om de doorstroming te waarborgen. Zie voor meer informatie hierover paragrafen 8.3 en 8.4 van het deelrapport Verkeer.</p>
ZWE-00549	1	<p>Onjuistheden: In hoofdstuk 5.4 wordt op bladzijde 63 onder de kop 'Tot aan de aansluiting Houten' gesproken over bomenrijen langs de A27. Deze worden gehandhaafd in de richting Breda, maar op verzoek van de bedrijven komen er langs de andere kant, in de richting Utrecht, geen bomen omdat de bedrijven goed zichtbaar willen blijven vanaf de A27. Dit is de wereld op zijn kop: commercieel belang gaat dus boven het belang van de individuele burger!! Juist een bomenrij aan de Houtense kant van de A27 kan en zal veel geluid én fijnstof wegnemen dat anders met de heersende windrichtingen direct de bebouwde kom van Houten inwaait.</p> <p>Daarbij komt nog dat over ongeveer de helft van het traject Aansluiting Houten - Kruising N409 van de A27 helemaal geen bedrijven staan Dit stuk ligt tussen eerder genoemde aansluiting Houten en de voormalige oprijlaan naar kasteel Heemstede. Het zou mooi zijn indien Rijkswaterstaat minimaal het stuk langs de A27 vanaf begin van de aansluiting Houten tot aan de bomenrij van de voormalige oprijlaan Heemstede voorziet van een identieke bomenrij als aan de andere zijde van de A27. Dit kan en moet natuurlijk ook als een stuk natuur compensatie worden beschouwd.</p> <p>Nog beter natuurlijk is het als RWS het hele stuk langs de oostkant van de A27 tussen het begin van de Aansluiting Houten - Kruising N409 van deze bomenrij gaat voorzien (in de bijlage met een enkele en dubbele rode lijn gemarkeerd).</p>	<p>Beplanting zoals struiken en bomen absorberen nauwelijks geluid. Voor een werkelijk waarneembaar effect van bomen op de geluidsbelasting moet er sprake zijn van een diep en ook fors gesloten bos. Aangezien het geluidreducerend effect van beplanting gering is en sterk afhankelijk van het type beplanting, wordt daar in de rekenmethodieken geen rekening mee gehouden.</p> <p>Het is vaak wel zo dat de beleving van geluid verandert bij de aanwezigheid van beplanting: de geluidbron is dan aan het zicht onttrokken en het geluid wordt als minder aanwezig en minder storend ervaren. Het geluid van de beplanting zelf, bijvoorbeeld in de wind ritselende bladeren, kan bovendien het geluid van de weg onder bepaalde omstandigheden maskeren.</p> <p>In 2009 is met het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) gezocht naar innovatieve oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit langs het rijkswegennet. Binnen het IPL zijn op basis van internationaal literatuur- en laboratoriumonderzoeken alle kansrijke maatregelen voor de verbetering van luchtkwaliteit onderzocht. De kennis is opgedaan binnen grootschalige praktijkonderzoeken die binnen het innovatieprogramma zijn uitgevoerd. Het gaat om het effect van schermen, vegetatie, overkappingen van de weg, inclusief luchtbehandeling en Dynamisch Verkeersmanagement. Informatie over de resultaten van vegetatie kunt u vinden op de site: https://www.rijksoverheid.nl/zoeken?trefwoord=ipl+vegetatie. Uit het IPL onderzoek blijkt dat bomen en struiken weinig positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de Rijksweg. In het NSL rekenmodel luchtkwaliteit wordt rekening gehouden met bomen langs wegen in alleen binnenstedelijke situaties. Voor stedelijke wegen is een bomenfactor opgenomen in het rekenmodel. Dit in tegenstelling tot rijkswegen in buiten stedelijk gebied met weinig bebouwing, waar geen bomenfactor voor is opgenomen. Binnenstedelijke wegen met aan beide zijden een bomenrij hebben een negatief effect op de luchtkwaliteit, omdat uitlaatgassen onder het bladerdak blijven hangen. Het bepalen van het effect van het toepassen van vegetatie op schermen langs rijkswegen is (nog) niet mogelijk met het NSL rekenmodel.</p> <p>In het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) van het project Ring Utrecht is vegetatie meegenomen als innovatieve maatregel voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Op veel plaatsen is onderzoek gaande naar het reinigen van emissies van het wegverkeer door toevoegingen aan geluidschermen of kunstwerken. Dit kunnen specifieke katalysatoren of specifieke planten zoals een groenblijvende klimop zijn. Een recent voorbeeld hiervan is de Wall4Life. Locaties waar dergelijke maatregelen, indien gebleken effectief, specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of</p>

			<p>verblijven en geluidschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het MMA een filterende toevoeging aan de geluidschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen.</p> <p>Uw verzoek tot het aanbrengen van aanvullende beplanting aan de oostzijde van de A27 wordt niet overgenomen. Een dergelijke beplanting heeft geen effect op de luchtkwaliteit of geluidbelasting in Houten. Om die reden is het belang van de bedrijven langs de A27 om zichtbaar te blijven als zwaarder beoordeeld.</p>
ZWE-00550	2	<p>Compensatie leefgebieden Dassen samenvallend met een burcht: In het rapport "A27/A12 ring Utrecht , deelrapport natuur, maart 2016" wordt de invloed van de wegverbreding en aanpassing van de snelweg op het leefgebied van de Dassen behandeld. De conclusie is (pag 72 van 116) dat er voldoende compensatie plaatsvindt door aanplant van bosjes nabij de burchtlocatie bij de aansluiting Utrecht Noord, en dat de burchtlocatie nabij de afslag Bilthoven -gezien de afstand van 40 meter tot de bouwplaats- verder geen hinder ondervindt. Wij zijn van mening dat de wegverbreding en aanpassing van de aansluitingen wel degelijk hinder oplevert voor het leefgebied van de Das. Dassen foerageren namelijk in graslanden en bosschages - niet alleen in de polder maar ook dichtbij de burchten. Omdat er een strook ruig grasland, plaatselijk al dan niet met bomen of dichte struiken, aan de west en oostzijde van de A27 -en de aansluitingen tussen Utrecht Noord en Hollandsche Rading- verdwijnt, vermindert het foerageergebied van de dassenfamilies. Dat geldt in elk geval voor de bewoners van de twee dichtbij het tracé gelegen burchten. Wij stellen daarom voor om ter compensatie van verlies aan voedselgebied een voor Dassen geschikte strook ruige grasvegetatie met bosschages aan te leggen. Er is een goede mogelijkheid door naast de nieuw te graven watergang aan de oostzijde van de A27 een wal op te werpen met uitgegraven grond, deze te beplanten met gevarieerde bomen en struiken (vruchtdragende bomen, sleedoorns, meidoorns, wilde appel, eik e.d.) en de wal ook van een of meer kale zandbergen te voorzien, bij wijze van kunstburchtlocatie. Deze houtwal kan onzes inziens worden aangelegd aan de oostzijde van de A27 tussen Groenekan/Voordaan en Hollandsche Rading. Een dergelijke houtwal zou passen in het voornemen om te kappen bos en bos/bosschages zoveel mogelijk ter plekke te compenseren (art. 9 mitigerende en compenserende maatregelen in Tracébesluit A27/A1, Aansluiting Utrecht Noord, knooppunt Eemnes, aansluiting Bunschoten Spakenburg, 2014). De aanleg van een houtwal met bomen is goed passend in het slagenlandschap aldaar en zorgt bovendien voor enige absorptie van lawaai (geluidhinder).</p>	<p>In het landschapsplan zijn diverse voorzieningen ten behoeve van de das opgenomen. Tussen Nieuwe Wetering en Groenekan is voorzien in een natuurvriendelijke oever langs de watergang met plukjes struikgewas/bomen. Een complete houtwal zoals u voorstel is niet wenselijk vanwege de in dit gebied gewenste openheid van het landschap, en gaat bovendien extra ten koste van agrarische gronden. Ten noorden van Nieuwe Wetering (u noemt Hollandse Rading) betreft het het project A27/A1 waarvoor het tracébesluit al onherroepelijk is. Over dat gedeelte zijn geen nieuwe zienswijzen mogelijk. In 2012 en 2013 heeft Bureau Mulder de dassenpopulatie tussen Groenekan en Hilversum in kaart gebracht. Hieruit is een gedetailleerd beeld ontstaan over het gebruik van de dassentunnels en van het gebied. In de invloedssfeer van de A27 liggen veel belangrijke dassenburchten en nog meer kleine burchten (bijburchten). Er is echter geen sprake van ruimtebeslag op bestaande burchten. Ook de burcht in het talud van de N234, die volgens de gegevens van Rijkswaterstaat inderdaad volop in gebruik is, valt niet onder het ruimtebeslag van de wegverbreding. Dassen hebben voldoende burchten en bijburchten in hun territorium en slapen ook uit zichzelf regelmatig op verschillende plekken. Alleen op wegbermen is er deels sprake van ruimtebeslag. Daar wordt enkel incidenteel gefoerageerd en wordt niet gezien als vaste rust- of verblijfplaats. Het netwerk aan leefgebieden blijft ondanks de wegverbreding in stand en de mogelijkheid tot uitwisseling wordt versterkt door aanleg van een extra faunavoorziening onder viaduct Groenekaneweg en onderlangs het spoorviaduct in de spoorlijn Utrecht-Amersfoort en door diverse maatregelen ter verbetering van bestaande faunavoorzieningen in het gebied tussen Utrecht-Noord en afrit Bilthoven (zie paragraaf 6.1.3 Mitigatie- en compensatieplan).</p>
	3	<p>Voorts zijn we van mening dat -ook al ligt de burcht bij de afslag Bilthoven A27 op 40 meter afstand- er hier wel degelijk rekening gehouden moet worden met verstoring van de Dassen tijdens werkzaamheden. Dus niet 's nachts werken, en geen doorlopende verstoring in de vorm van een werkeiland of opslagplaats of parkeerplaats in de omgeving van de burcht aanleggen en geen nachtverlichting of schijnwerpers opstellen.</p>	<p>Voor wat betreft eventuele effecten op natuur tijdens de bouw zal de opdrachtnemer een ecologisch werkprotocol opstellen. In dit werkprotocol zal door opdrachtnemer worden aangegeven hoe ter plaatse omgegaan dient te worden met aanwezige flora en fauna, op welke manier en in welke periode de werkzaamheden uitgevoerd worden, kortom op welke wijze geborgd wordt dat de werkzaamheden binnen de kaders van de Flora- en faunawet zullen worden uitgevoerd. Een voorwaarde daarbij is de inzet van een deskundige. De Flora- en faunawet verbiedt het verstoren of vernietigen van vaste rust- en verblijfplaatsen zoals burchten, foerageergebied en/of migratieroutes. Zulke effecten zullen voorkomen worden. Indien dit onmogelijk blijkt, zal met behulp van een ontheffing moeten worden gewerkt.</p>
	4	<p>Wij hebben vernomen dat er nabij het viaduct voor de op- en afrit Bilthoven in de A27 vanwege de nieuwe watergang die gegraven wordt aan de oostzijde van het wegtracé ook een nieuwe duiker/watergang onder de N234 komt. Deze duiker/watergang zou niet alleen een natte, maar ook een droge noord-zuid verbinding kunnen vormen als deze geflankeerd wordt door een bredere droge bermoever. De huidige ruige graslanden en bomen langs de oostzijde van de A27 worden door vele dieren gebruikt als migratieroute. Een dergelijke noord-zuid "doorlopende"verbinding onder de N234 zou een goede compensatie zijn voor verlies aan leefgebied door de komende grote oppervlakte van de nieuwe weg met haar op en afritten. Het is bekend dat er veel dieren gebruik maken van dergelijke nat/droog passages. Ook de Dassen kunnen gebruik maken van deze "doorbraak" in de barrière die de N234 vormt nabij het viaduct. Deze verbinding wordt sterker als</p>	<p>Uw suggestie voor het toevoegen van een dassenverbinding onder de N234 aan de oostzijde van de A27 wordt overgenomen. Deze is opgenomen in de Nota van Wijziging en het tracébesluit.</p>

		ook een nieuwe houtwal benoorden en ten zuiden van het viaduct N234 langs de watergang wordt aangelegd.	
ZWE-00551	1	De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen in plaats van toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting.	De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen. In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen. Dit kan worden bereikt door het scherm met absorberend materiaal te bekleden of het scherm vanuit de weg gezien achterover te laten hellen.
	9	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stressfactor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
ZWE-00555	1	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan EHS-compensatie (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van EHS zal plaatsvinden. In het tracébesluit is aangegeven hoeveel oppervlakte EHS hier gecompenseerd zal worden.
	2	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermd flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.
	5	De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen in plaats van toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting.	De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen. In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen. Dit kan worden bereikt door het scherm met absorberend materiaal te bekleden of het scherm vanuit de weg gezien achterover te laten hellen.

9	<p>De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. . De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.</p>	<p>De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.</p>
11	<p>In de file top 50 staan slechts enkele files die door dit project zouden moeten worden opgelost. Om te beginnen merk ik op dat iedereen wel weet dat de files blijven, ook met dit project. Dat rekent u zelfs zelf uit. Maar bovendien valt in dit geval op dat de files die u met dit project zoudt willen verminderen, in de file top 50 helemaal niet prominent zijn. U steekt heel veel geld in een relatief klein probleem, en lost dan dat probleem niet eens op.</p>	<p>In de file top 50 staan verschillende deeltrajecten die onderdeel zijn van de Ring Utrecht. Een van de twee doelstellingen van het project is om de doorstroming op de Ring Utrecht A27/A12 te laten voldoen aan de streefwaarde 2 uit de Nota Mobiliteit, op een verkeersveilige manier. Het doel van dit project is overigens niet dat alle files worden opgelost, maar dat de doorstroming verbetert. Bij een streefwaarde van 1,0 is er geen sprake meer van file. De ring verbetert de doorstroming maar voorkomt niet alle vertragingen op de ring. Er wordt een mate van vertraging geaccepteerd, omdat voor het volledig oplossen van de files het ruimtegebruik en de benodigde financiële middelen te groot zijn. In het milieueffectrapport is aangetoond dat de doorstroming per saldo verbetert.</p>
12	<p>Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.</p>	<p>De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.</p>
13	<p>En het kan u niet ontgaan zijn: Sjoemeldiesels vervuilen veel meer dan tot nu toe gedacht. Moderne dieselauto's en vrachtauto's stoten meer stikstofoxiden uit dan de normen toestaan. Het wegverkeer is dus nog veel schadelijker voor de natuur en de mens door stikstofdepositie dan we al wisten. Reden temeer om het verkeersvolume extra terug te dringen in plaats van nog meer te faciliteren. Geen verbreding van de Ring dus. Eerst moet u de naam Natura 2000 waar maken.</p>	<p>De recent in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.</p>
15	<p>Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>

ZWE-00556	1	<p>Ja, geluidsoverlast is op dit moment al te hoog. Ramen kunnen daardoor niet open 's nachts, tenzij je wakker wilt liggen. In de tuin is het altijd aanwezig, het geluid van de snelweg.</p> <p>Er zullen zonodig bovenwettelijke maatregelen genomen moeten worden. Schermen en beplanting zijn nodig. Zonodig een dijk of wat er ook mogelijk is.</p> <p>Argument dat de bedrijven zichtbaar moeten zijn vanaf de snelweg is voor mij zeker geen reden om daar beplanting of bomen achterwege te laten.</p>	<p>In het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op de bebouwde kom van Houten.</p> <p>De geluidbelasting met het project Ring Utrecht in de bebouwde kom van Houten wordt niet hoger dan de geluidbelasting die volgens de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan.</p> <p>Voor de kern Houten is een bovenwettelijke maatregel voorzien. Deze aanvullende maatregelen worden getroffen om de geluidbelasting verder te verlagen, maar maken geen deel uit van het tracébesluit. Er is voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen. In het bovenwettelijk pakket is voor de kern Houten een bovenwettelijke maatregel voorzien: het plaatsen van een nieuw scherm ten oosten van de A27 met een hoogte van 4 meter. Op de website van de provincie kunt u het totale maatregelpakket inzien, zie http://www.provincie-utrecht.nl/bwmringutrecht.</p>
ZWE-00557	1	<p>Uw nette website ten spijt is het voor een gewone burger wel haast onmogelijk zich door de enorme brei van informatie heen te worstelen. Ik heb mij daarom beperkt tot de brochure 'A27/A12 Ring Utrecht, Ontwerp-Tracébesluit in beeld'. Daarin viel mij het volgende op:</p> <p>In hoofdstuk 5.4 wordt op bladzijde 63 onder de kop 'Tot aan de aansluiting Houten' gesproken over bomenrijen langs de A27. Deze worden gehandhaafd in de richting Breda, maar op verzoek van de bedrijven komen er langs de andere kant, in de richting Utrecht, geen bomen omdat de bedrijven goed zichtbaar willen blijven vanaf de A27. Dit is de wereld op zijn kop: commercieel belang gaat dus boven het belang van de individuele burger!! Juiste een bomenrij aan de Houtense kant van de A27 kan en zal veel geluid én fijnstof wegnemen dat anders met de heersende windrichtingen direct de bebouwde kom van Houten inwaait.</p> <p>Bovendien valt nog op te merken dat over ongeveer de helft van het traject Aansluiting Houten - Kruising N409 van de A27 helemaal geen bedrijven staan. Dit stuk ligt tussen eerder genoemde aansluiting Houten en de voormalige oprijlaan naar kasteel Heemstede. Het zou elegant zijn indien Rijkswaterstaat minimaal het stuk langs de A27 vanaf begin van de aansluiting Houten tot aan de bomenrij van de voormalige oprijlaan Heemstede voorziet van een identieke bomenrij als aan de andere zijde van de A27 (in de bijlage met een dubbele rode lijn gemarkeerd). Dit kan en moet natuurlijk ook als een stuk natuur compensatie worden beschouwd.</p>	<p>Beplanting zoals struiken en bomen absorberen nauwelijks geluid. Voor een werkelijk waarneembaar effect van bomen op de geluidsbelasting moet er sprake zijn van een diep en ook fors gesloten bos. Aangezien het geluidreducerend effect van beplanting gering is en sterk afhankelijk van het type beplanting, wordt daar in de rekenmethodieken geen rekening mee gehouden.</p> <p>Het is vaak wel zo dat de beleving van geluid verandert bij de aanwezigheid van beplanting: de geluidbron is dan aan het zicht onttrokken en het geluid wordt als minder aanwezig en minder storend ervaren. Het geluid van de beplanting zelf, bijvoorbeeld in de wind ritselende bladeren, kan bovendien het geluid van de weg onder bepaalde omstandigheden maskeren.</p> <p>In 2009 is met het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) gezocht naar innovatieve oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit langs het rijkswegennet. Binnen het IPL zijn op basis van internationaal literatuur- en laboratoriumonderzoeken alle kansrijke maatregelen voor de verbetering van luchtkwaliteit onderzocht. De kennis is opgedaan binnen grootschalige praktijkonderzoeken die binnen het innovatieprogramma zijn uitgevoerd. Het gaat om het effect van schermen, vegetatie, overkappingen van de weg, inclusief luchtbehandeling en Dynamisch Verkeersmanagement. Informatie over de resultaten van vegetatie kunt u vinden op de site: https://www.rijksoverheid.nl/zoeken?trefwoord=ipl+vegetatie. Uit het IPL onderzoek blijkt dat bomen en struiken weinig positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de Rijksweg.</p> <p>In het NSL rekenmodel luchtkwaliteit wordt rekening gehouden met bomen langs wegen in alleen binnenstedelijke situaties. Voor stedelijke wegen is een bomenfactor opgenomen in het rekenmodel. Dit in tegenstelling tot rijkswegen in buiten stedelijk gebied met weinig bebouwing, waar geen bomenfactor voor is opgenomen. Binnenstedelijke wegen met aan beide zijden een bomenrij hebben een negatief effect op de luchtkwaliteit, omdat uitlaatgassen onder het bladerdak blijven hangen. Het bepalen van het effect van het toepassen van vegetatie op schermen langs rijkswegen is (nog) niet mogelijk met het NSL rekenmodel.</p> <p>In het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) van het project Ring Utrecht is vegetatie meegenomen als innovatieve maatregel voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Op veel plaatsen is onderzoek gaande naar het reinigen van emissies van het wegverkeer door toevoegingen aan geluidschermen of kunstwerken. Dit kunnen specifieke katalysatoren of specifieke planten zoals een groenblijvende klimop zijn. Een recent voorbeeld hiervan is de Wall4Life. Locaties waar dergelijke maatregelen, indien gebleken effectief, specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven en geluidschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het MMA een filterende toevoeging aan de geluidschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen.</p> <p>Uw verzoek tot het aanbrengen van aanvullende beplanting aan de oostzijde van de A27 wordt niet overgenomen. Een dergelijke beplanting heeft geen effect op de luchtkwaliteit of geluidbelasting in Houten. Om die reden is het belang van de bedrijven langs de A27 om zichtbaar te blijven als zwaarder beoordeeld.</p>

ZWE-00559	4	<p>Door de verbreding van de A27 zal de automobilititeit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.</p>	<p>De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p> <p>Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>
	11	<p>Door de verbreding van de A27 zal de automobilititeit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.</p>	<p>De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p> <p>Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>
ZWE-00560	2	<p>Verzoek aan de Minister alsnog in te gaan op de door de MKBA vastgestelde conclusie dat het uitstellen (of afstellen) van het project in de rede ligt, op basis van de uitkomsten van de MKBA</p> <p>In het Ontwerp Tracébesluit wordt geprobeerd de doelstellingen (een verbeterde doorstroming op de snelwegen aan de oostkant van Utrecht (A12/A27/A28) en verbeterde kwaliteit van de leefomgeving in Utrecht) te halen met slechts 1 soort oplossing: het aanleggen van asfalt. Op verzoek van de Tweede Kamer is een onderzoekscommissie ingesteld om de keuzes die vanaf het begin van het project Ring Utrecht zijn gemaakt te toetsen. Deze Commissie Schoof heeft naar de inhoud van de besluitvorming en naar het gevoerde proces gekeken. De Commissie Schoof concludeerde op 26 maart 2013 dat de besluitvorming, qua onderbouwen van de voorkeursvariant met een MKBA, op een niet adequate en niet zorgvuldige manier is doorlopen. Er is immers in eerste instantie geen MKBA gemaakt. Dit klemt des te meer omdat ook in de Startnotitie Planstudie Ring Utrecht staat dat de projectgerichte, en in 2008 door het kabinet overgenomen, adviezen van de commissie Elverding worden meegenomen. Dit houdt in dat bij het toetsen van de besluiten en de onderzoeken het MIRT-spelregelkader gehanteerd wordt, wat inhoudt dat een Voorkeursalternatief onderbouwd moet worden met een MKBA.</p> <p>Op aanbeveling van de commissie is een aanvullende Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse (MKBA) gemaakt met het doel om de gemaakte keuzes te bestendigen. Deze MKBA, inclusief een second opinion door het Centraal Planbureau, is parallel aan de derde trechterstap uitgevoerd. Het</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur en 2x6 rijstroken).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur).</p> <p>In de MKBA wordt berekend dat er ten gevolge van de toename van de hoeveelheid verkeer er meer verkeersslachtoffers komen. Echter, in de methodiek van de MKBA wordt geen rekening gehouden met de specifieke verkeersveiligheidsmaatregelen die in het tracébesluit aan de Ring Utrecht zijn toegevoegd om de oplossing verkeersveiliger te maken. Voor een volledige analyse van het effect op verkeersveiligheid zie paragraaf 2.1 onderdeel verkeersveiligheid in de toelichting op het tracébesluit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het</p>

<p>doel van deze aanvullende MKBA was om het maatschappelijke nut van het voorkeursalternatief ten opzichte van het referentiekader aan te tonen.</p> <p>Uit de uitgevoerde MKBA komt naar voren dat onder het hogegroeienscenario (GE*) aanleg in de nabije toekomst optimaal is, maar dat een paar jaar uitstel relatief weinig kost (in termen van gederfd maatschappelijk rendement). Onder het lagegroeienscenario (RC*) is het nooit rendabel om het VKA te realiseren en leidt het niet uitstellen tot een groot maatschappelijk verlies.</p> <p>Dat de kosten de baten overtreffen in een lagegroeienscenario (RC*) betekent dat het project pas rendeert als het fileprobleem rondom Utrecht fors groeit ten opzichte van de huidige situatie (zoals het geval is in GE*). Het beeld van de vertragingen zonder uitvoering van het project in RC* in 2030 is namelijk ongeveer gelijk aan het beeld in 2013. De grote bandbreedte rondom de maatschappelijke rentabiliteit van het VKA betekent dat het onzeker is of het project rendabel zal zijn. Deze onzekerheid vraagt om uitstel van de investeringsbeslissing over het OTB, en te wachten totdat duidelijker is of de toekomst zich meer in de richting van het ene of het andere scenario beweegt. De gevoeligheidsanalyse over uitstel in de MKBA laat zien dat een aantal jaren uitstel relatief weinig kost in termen van verloren maatschappelijk rendement bij het hogegroeienscenario, en het voorkomt een groot maatschappelijk verlies bij het lagegroeienscenario.</p> <p>Bovendien concludeert de MKBA dat, indien om wat voor reden dan ook een alternatieve oplossingsrichting niet de voorkeur verdient, dan nog het uitstellen van het project in de rede ligt (en zo mogelijk het faseren van de uitvoering van het project) op basis van de uitkomsten van de MKBA. Uitstel verhoogt de maatschappelijke welvaart.</p> <p>Bij het CPB bestaat twijfel over de keuze van de projectalternatieven. Tijdens het besluitvormingsproces van de Ring Utrecht zijn in de afgelopen jaren verschillende alternatieven de revue gepasseerd. In de MKBA is alleen gekeken naar de kosten en baten van het VKA. Het CPB is van mening dat het van groot belang is verschillende alternatieven mee te nemen in de MKBA. Met name betreft dit de vraag of een variant met 2x6 rijstroken binnen de huidige verdiept aangelegde verkeersbak in de A27 bij Amelisweerd maatschappelijk rendabel is. Een dergelijke variant werd in een eerder stadium van de besluitvorming kort beoordeeld als gunstiger dan het VKA.</p> <p>Om antwoord te krijgen op de vraag of de veiligheid van een variant met 2x6 rijstroken in de bestaande bak voldoet aan de normen heeft de Commissie Schoof verschillende partijen geraadpleegd. De Landsadvocaat concludeert dat afwijken van de normen mogelijk is, mits er sprake is van een grondige motivering. Rijkswaterstaat betoogt dat er geen grondige motieven aanwezig zijn om af te wijken, en dat een verbreding van de bak de enige oplossing is die overeenkomt met de veiligheidsnormen. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV stelt echter dat een dergelijk alternatief voldoet aan de ondergrens van deze normen, maar dat met de huidige kennis op het gebied van verkeersveiligheid niet is vast te stellen of een aanvaardbaar veiligheidsniveau ontstaat. Daarentegen wordt op basis van het ingewonnen advies, ook volgens de Commissie Schoof, niet duidelijk of alle andere alternatieven dan '2x6 binnen de bak' wél een aanvaardbaar veiligheidsniveau bereiken.</p> <p>In de audit van Goudappel Coffeng en Movares in opdracht van de Gemeente Utrecht van april 2013 - gereedgekomen na publicatie van de Commissie Schoof - volgt een verkeersveiligheidsbeoordeling van een door Witteveen+Bos voorgesteld alternatief voor verbreding van de A27 met '2x6 rijstroken in de bak' bij Amelisweerd. De audit constateert dat "het terugbrengen van de ontwerp- en maximumsnelheid naar 80 km/h de situatie weer naar een acceptabel niveau zou kunnen brengen."</p> <p>Ook de second opinion van het CPB ten aanzien van het alsnog opgestelde MKBA van 4 maart 2014 ondersteunt de bevindingen van Goudappel Coffeng en Movares dat een variant met 2x6 rijstroken binnen de bestaande bak niet op voorhand is uitgesloten als kansrijke oplossing naast het VKA. In ieder geval kan volgens het CPB het veiligheidsaspect geen reden zijn om een dergelijke variant op dit moment uit te sluiten van onderzoek. Dit betekent dat er alle redenen is om een variant met 2x6 rijstroken binnen de bestaande bak in een MKBA te onderzoeken naast het VKA, om zo duidelijk te krijgen of de baten van een variant met '2x6 binnen de bak' opwegen tegen de kosten, inclusief die op het gebied van veiligheid, en hoe dit zich verhoudt tot de kosten en baten van het VKA. Alleen zo komt de relevante informatie beschikbaar om tot een objectief en afgewogen oordeel te komen</p>	<p>tracébesluit zoals nu voorligt. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>Er is een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) voor het project Ring Utrecht uitgevoerd. Onderwerp van de uitgevoerde MKBA was de Voorkeursvariant. In de MKBA wordt de situatie waarin het project gerealiseerd is (projectalternatief), afgezet tegen de situatie waarbij het project niet gerealiseerd wordt (nul-alternatief).</p> <p>Een MKBA is een hulpmiddel waarin ongelijksoortige effecten (bijvoorbeeld bereikbaarheid, natuur, economie) met elkaar kunnen worden vergeleken. Het opstellen van MKBA's vindt zijn oorsprong in de wens om de effecten van de investeringen in infrastructuur op een zelfde manier voor elk project inzichtelijk te maken. De directe financiële opbrengsten van een project dekken in veel gevallen de investeringskosten niet, maar gunstige gevolgen voor bijvoorbeeld bepaalde reizigers, verkeersveiligheid of het milieu kunnen de investeringen vanuit maatschappelijk perspectief toch rechtvaardigen. De vergelijking van de diverse effecten wordt gemaakt door ze allemaal zo veel mogelijk te moneteriseren. Dat betekent dat deze effecten aan de hand van verschillende economische waarderingmethoden in euro's worden uitgedrukt. Een MKBA presenteert de netto effecten op nationaal niveau.</p> <p>Voor de MKBA van de Ring Utrecht is de standaardwijze toegepast. De uitkomst van de MKBA kent een bandbreedte van economische groei van 2,2 (hoogste groeienscenario, GE) tot 0,5 (laagste groeienscenario, RC). De Minister van Infrastructuur en Milieu ziet de uitkomst van de MKBA als voldoende ondersteuning om voortvarend (en zorgvuldig) door te gaan met de procedure om het bereikbaarheidsknooppunt op de Ring Utrecht op te lossen.</p> <p>Voor meer achtergronden over het MKBA voor de Ring Utrecht zie het eindrapport van de MKBA Ring Utrecht (Decisio, maart 2014).</p> <p>U verwijst dikwijls naar de second opinion van het CPB over de MKBA.</p> <p>In de brief aan de Tweede Kamer van juni 2013 (IenM/BSK-2014/125664) wordt uitgebreid ingegaan op de aanbevelingen die het CPB heeft gedaan. Deze brief was onderwerp van debat in de Tweede Kamer. In dat debat was geen meerderheid om de aanbevelingen van het CPB op te volgen. Waarna het voorkeursvariant werd vastgesteld. De voornoemde brief is te vinden op www.ikgaverder.nl. Er is geen aanleiding om deze discussie nogmaals te openen.</p> <p>Overigens wordt opgemerkt dat in het eindrapport MKBA (Decisio, maart 2014, blz. i en ii) het volgende staat:</p> <p>"MKBA Ring Utrecht: specifieke aandachtspunten</p> <p>MKBA's zijn verplicht bij de uitvoering van MIRT projecten en kennen standaardprocedures en -richtlijnen. Om recht te doen aan de complexiteit van de situatie op en rond de Ring Utrecht zijn in dit geval op een aantal punten aanvullende analyses uitgevoerd, die zo veel mogelijk zijn meegenomen in deze MKBA. Het gaat om:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verkeerskundige modellering: naast de standaard NRM-berekeningen zijn projectspecifieke verkeerskundige analyses gemaakt. - Scenario's: toekomstscenario's zijn vast onderdeel van MKBA's. In dit geval is aan de hand van actuele ontwikkelingen een aangepaste werkwijze gevolgd, waardoor de resultaten in hoge groeiscenario's naar beneden zijn bijgesteld. - Er is specifiek onderzoek gedaan naar incidenten en weefbewegingen in het studiegebied. - Natuurwaarden: het bos aan de oostzijde van de A27 is door boomspecialisten onderzocht." <p>"De toekomst is echter onzeker; daarom wordt in MKBA's met uiteenlopende scenario's gewerkt. In de richtlijnen voor MKBA's is voorgeschreven de zogenaamde WLO-scenario's van de planbureaus te gebruiken, in ieder geval het hoogste (Global Economy, GE) en het laagste (Regional Communities, RC) om een bandbreedte te schetsen van uitkomsten bij verschillende toekomstige ontwikkelingspaden. De omvang en waardering van effecten verschilt per scenario. Deze scenario's zijn gepubliceerd in 2006 en hebben 2002 als basisjaar voor de sociaal economische gegevens. Het 'eindbeeld' van de scenario's is 2040. In deze MKBA zijn de scenario's geactualiseerd door de huidige economische uitgangssituatie als basis te nemen en daar de groeivoeten van de scenario's op toe te passen. Doordat de huidige economische situatie (2013) zich binnen de bandbreedte van het GE- en RC-scenario bevindt, wordt het eindbeeld 2040 van de</p>
---	---

	<p>over verschillende oplossingen voor de afwikkelingsproblemen op de Ring Utrecht. Bovendien geeft uitstel ook de tijd om de alternatieven in een MKBA nader te analyseren op hun maatschappelijk rendement in uiteenlopende scenario's.</p> <p>De stelling op pagina 56 van de "Gids bij het proces van probleemverkenning naar het ontwerpbesluit", waar staat dat het CPB concludeert dat "alle belangrijke effecten van de kosten en baten van het uitgewerkte Voorkeursalternatief zijn meegenomen", is dan ook aantoonbaar onjuist of op zijn minst misleidend.</p> <p>Wij verzoeken de Minister alsnog in te gaan op de door de MKBA vastgestelde conclusie dat het uitstellen van het project (en zo mogelijk faseren van de uitvoering van het project) in de rede ligt, op basis van de uitkomsten van de MKBA.</p>
<p>3</p> <p>Nut en noodzaak worden verantwoord met een niet door een onafhankelijke partij opgesteld verkeersmodel c.q. -modellen. De toegepaste verkeersmodellen gaan uit van zwaar overschatte voorspelde congesties en NoMo-waarden. Zij gaan uit van verouderde en onrealistische GE-scenarios en congestiewaarden. De gebruikte verkeersmodellen zijn onderling niet consistent. WOB-verzoek tot levering van het gebruikte model en de bijbehorende berekeningen (input- en output-waarden).</p> <p>De minister verdedigt nut en noodzaak met de NoMo-streefwaarde. In de ochtendspits is de reistijdfactor nu 1,2 (tabel 2.1, pagina 100, toelichting OTB). Die wordt bij zogenaamd gematigde economische groei (RC) zonder het project 2,1 in 2030 (pagina 110), en ligt slechts door afronding boven de NoMo-streefwaarden van 2. We merken op dat dit een streefwaarde is. U mag dit getal dus niet hanteren alsof het u verplichtingen oplegt. We merken voorts op dat de Nota Mobiliteit intussen is vervangen door de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte hetgeen gevolgen heeft voor de wijze van vaststellen van de reistijdfactor.</p> <p>Echter, het model hanteert het WLO 2006 GE-scenario voor verkeersprognoses. Dit is een verouderd scenario (met 2002 als basisjaar), dat uitgaat van zeer hoge groei.</p> <p>Het MER deelrapport verkeer, tabel 6.4, blz 84 vermeldt een toename van de verkeersprestatie op het HWN van 58% in 2030 tov 2010. Dit klopt echter niet met de oorspronkelijke indicator uit de WLO 2006 (index 2010 = 122, index 2030 = 166, een stijging van 36%)¹.</p> <p>http://www.welvaartenleefomgeving.nl/figuur_4_18_115g_wlo06.html</p> <p>Als zelfs dergelijke basale cijfers niet sporen, hoe zit het dan met de rest van de uitgangspunten van het model?</p> <p>Waarom is men uitgegaan van deze oude prognoses? Latere prognoses van planbureaus, ECN en het KiM, stuk voor stuk gerenommeerde overheidsinstellingen die juist zijn opgericht om de minister in situaties als deze te adviseren, laten veel lagere groeicijfers zien:</p> <p>De recent door het CPB en PBL uitgebrachte WLO 2015 2 laat voor de verkeersprestatie op het HWN een groei zien van 28% in het hoge scenario en 12% in het lage scenario in 2030 tov 2010.</p> <p>In de onlangs door het CBS, ECN en PBL uitgebrachte 'Nationale energieverkenning 2015' (achtergronddocument verkeer en vervoer) wordt uitgegaan van een stijging van het verkeersvolume op de weg van 18% tussen 2013 en 2030 3.</p> <p>Het KiM (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid), onderdeel van het Ministerie van I&M, gaat uit van een groei van 10% op het HWN in 2020 tov 2014 4.</p> <p>Op basis van deze grote verschillen is te verwachten dat de voorspelde toekomstige congesties in het MER zwaar overschat zijn. Onderstaand figuur uit de recente CPB/PBL-publicatie 'Kansrijk Mobiliteitsbeleid' 5 laat zien dat de congestie weliswaar recentelijk is gestegen, maar dat die nog ver onder alle scenario-prognoses ligt, ook de lage groeiscenario's.</p> <p>Wij verzoeken de Minister in te gaan op bovenstaande constatering van het gebruik van overschatte congestiewaarden en het gebruik van verouderde groeiscenario's.</p> <p>Het NRM, het Nederlands Regionaal Model, is het standaardmodel dat Rijkswaterstaat hanteert voor alle strategische verkeersprognoses voor Rijkswegen. Dit model is vooral bedoeld voor de strategische en tactische afweging op regionaal niveau waaronder maatregelen aan het hoofdwegennet.</p> <p>Zoals al door het TNO Synthese Rapport (Audit LMS en NRM) 6 is vastgesteld, is de gebruikte versie van het LMS/NRM niet, of niet zonder meer, toepasbaar voor het bepalen van het effect van</p>	<p>oorspronkelijke scenario's later bereikt. Daarom worden ze uitgesteld RC en uitgesteld GE genoemd en in tabellen aangeduid met RC* en GE*." </p> <p>Uit deze quotes valt op te maken dat er niet alleen gerekend is met de kosten/baten verhouding bij het (originele) hoge GE-scenario voor 2030, maar dat de meest recente inzichten van dat moment ertoe hebben geleid dat van uitgestelde - en dus lagere - prognoses is uitgegaan bij de MKBA. Dit geldt zowel het GE- als het RC-scenario. Er is ruimschoots voldaan aan de richtlijnen als het gaat om de uitvoering van een MKBA in het kader van een MIRT-infraproject.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (2.2.1 verkeersprognoses en 2.2.2 gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Er zijn twee onafhankelijke Commissies geweest die gekeken hebben naar zowel de gebruikte verkeersmodellen als de uitkomsten daarvan. Dat zijn de Commissie m.e.r. als de Commissie Schoof. Die concluderen beiden dat de onderzoeken zorgvuldig zijn gedaan.</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerptracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Ook de meest recente ruimtelijke ontwikkelingen in de regio zijn (in afstemming met de andere overheden) meegenomen in de berekeningen met het NRM. Ook in eerdere fasen van de planuitwerking Ring Utrecht zijn steeds de meest recente inzichten van dat moment meegenomen.</p> <p>Zie voor meer achtergronden over het gehanteerde verkeersmodel NRM bijlage A van het deelrapport verkeer. In de bijlage wordt ook verwezen naar een onafhankelijke audit van TNO naar de bruikbaarheid van het model in dit soort onderzoeken. De audit is ook aan de Tweede Kamer aangeboden. TNO stelt dat:</p> <p>"De hoofdconclusie van de audit is dat het LMS en het NRM over het algemeen voldoen aan het gebruiksdoel van het maken van lange termijn prognoses en analyses van effecten van beleidsmaatregelen.</p> <p>Het bereik van de modellen is qua input en output voldoende breed en de berekeningen voldoen voor de meeste toepassingen waarvan vereist is dat ze met het LMS/NRM moeten kunnen worden doorgerekend aan de criteria uit het toetsingskader. De modellen gaan uit van wetenschappelijk geaccepteerde theorieën en halen of overstijgen het niveau van andere grootschalige nationale modellen in Europa." (blz. 6, auditrapport TNO juni 2012).</p> <p>Output van het NRM heeft als input gediend voor ander modellen die toegepast zijn zoals het DMRU (Dynamisch Model Ring Utrecht), het geluidmodel, etc. Daardoor is de onderlinge consistentie gewaarborgd. Zie voor een uitgebreide toelichting op de gehanteerde modellen en de onderlinge verbanden hoofdstuk 4 van het deelrapport Verkeer.</p> <p>OP WWW.IKGAVERDER.NL. staat het volgende rapport:</p> <p>OV+++ en Kracht van Utrecht in planstudie Ring Utrecht</p> <p>(opgesteld door Bureau Goudappel Coffeng in opdracht van Bestuur Regio Utrecht, december</p>

OV-maatregelen. Immers, de kosten- en tijdelasticiteiten van reizen in het openbaar vervoer zijn laag vergeleken bij bestaande inzichten uit de literatuur. Dit wil zeggen dat reizen in het openbaar vervoer relatief ongevoelig zijn voor veranderingen in kosten en tijd als gevolg van maatregelen. Voor relaties waar het openbaar vervoer en de auto een vergelijkbaar kwaliteitsniveau hebben is er een risico op het onderschatten van het probleemoplossend vermogen van openbaarvervoerbeleid ten aanzien van congestie op het wegennet. Dit betekent dat de huidige versie van het LMS/NRM niet, of niet zonder meer, toepasbaar is voor het bepalen van het effect van OV-maatregelen zoals de nieuwe tramlijn tussen Utrecht CS en De Uithof en de nieuwe spoorvoorziening Randstadspoor tussen Vleuten en Houten, via Utrecht CS en het nieuwe station Vaartsche Rijn. Maatregelen ten aanzien van kilometerbeprijzing of de introductie van zelfrijdende auto's en andere in-car elektronische ontwikkelingen lijken helemaal niet te worden meegewogen in de verkeersmodellen. Het gebruikte model wordt beheerd door RWS. Wij verzoeken u nieuwe berekeningen uit te laten voeren met een model dat door een onafhankelijker partij wordt beheerd, bijvoorbeeld RIVM, TUD of TNO en met meer realistische waarden die door de bovengenoemde kennisinstituten (i.e. CBS, ECN, PBL, CPB, KIM) onderschreven kunnen worden. Wij verzoeken de minister tevens om de effecten van kilometerbeprijzing, de introductie van zelfrijdende auto's en andere in-car elektronische ontwikkelingen mee te nemen in de nieuwe berekeningen.

Daarnaast zijn er andere modellen gebruikt, met name VISSIM. De resultaten daarvan zijn menigmaal niet consistent met die van het NRM.

Saillant is dat u met VISSIM aantoont dat het project de files rond knooppunt Rijnsweerd niet oplost. Alleen met aanvullende maatregelen wordt volgens VISSIM de filedruk voor u acceptabel. De vraag rijst of die aanvullende maatregelen op zichzelf, dus zonder het project, ook al tot voor u bevredigende resultaten zouden hebben geleid.

Wij verzoeken u te onderzoeken of met veel minder ingrijpende maatregelen u uw beoogde doel al kunt bereiken.

Omdat de input- en outputwaarden en de berekeningen in het model op dit moment werken als een "black box": (wat er in het model met in- en outputgegevens gebeurt is niet navolgbaar), verzoeken wij u het volledige verkeersmodel beschikbaar te stellen, inclusief de gebruikte inputwaarden en alle gebruikte aannames, alsmede de berekeningen zoals uitgevoerd door het model (de modellen), zodat dit door onafhankelijke experts beoordeeld kan worden. Dit verzoek wordt u gedaan in het kader van de Wet Openbaarheid Bestuur.

1 *Hierbij is 2010 geïnterpoleerd van de rechte lijn 2000-2020 en 2030 van de rechte lijn 2020-2040.*

2 <http://www.wlo2015.nl/rapporten-wlo/nederland-in-2030-en-2050-twee-referentiescenarios>

3 http://www.pbl.nl/sites/default/files/cms/publicaties/PBL2016_Verkeer-en-Vervoer-in-de-NEV2015.pdf

4 http://web.minienm.nl/mob2015/7_1.html#tab-2

5 <http://www.cpb.nl/publicatie/kansrijk-mobiliteitsbeleid>

6 <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2013/02/13/tno-rapport-audit-lms-en-nrm-syntheserapport>

2009.)

Uit het rapport valt het volgende op te maken over het gebruik van verkeersmodellen en de effecten van het OV+++ maatregelenpakken inclusief de effecten van tolheffing/prijsbeleid:

WERKWIJZE/REKENMETHODE

"De effecten op het autoverkeer en daarmee het oplossend vermogen voor de knelpunten op de Ring zijn voor alle varianten in de planstudie berekend met het verkeersmodel NRM Randstad. Om de effecten van de OV-pakketten vergelijkbaar te maken met de autovarianten, moeten dus ook berekeningen met het NRM plaatsvinden.

Echter, het NRM is niet geschikt om effecten van regionale OV-maatregelen in beeld te brengen. Daarom is in eerste instantie het effect van de OV-maatregelen van de beide OV-pakketten berekend met het VRU-model, zowel voor OV+++ als voor de Kracht van Utrecht (KvU). De afname van het autoverkeer is vervolgens gekopieerd naar het NRM, samen met de verwachte effecten van prijsbeleid en mobiliteitsmanagement. In het NRM is vervolgens een toedeling berekend waaruit (net als bij de autovarianten) de effecten op de knelpunten op de Ring zijn geanalyseerd." (pagina 6)

CONCLUSIES:

"Platte heffing 3,5 eurocent

De combinatie van OV+++ en Prijsbeleid (platte heffing van 3,5 ct per km) zorgt voor een reductie van het autoverkeer van ruim 5% en zorgt voor een reductie van de hoeveelheid verliesuren met 16% ten opzichte van de referentie. Dit is niet genoeg om de probleemtrajecten op te lossen. Het belangrijke knelpunt in de bak van Amelisweerd blijft bestaan. De reductie van het autoverkeer door OVmaatregelen en prijsbeleid is een generiek effect in het gehele studiegebied. Voor OV+++ en alle vormen van prijsbeleid en mobiliteitsmanagement geldt dat de effecten op netwerkniveau

plaatsvinden. Er wordt dus op het gehele netwerk autoverkeer gereduceerd en dus nemen op het gehele netwerk de eventuele knelpunten (in welke vorm dan ook) iets af. Het effect op specifieke locaties zoals de bak van Amelisweerd met de probleemtrajecten is echter gering. Omdat het knelpunt in de Bak van Amelisweerd relatief groot is,

zal een reductie van het autoverkeer van enkele procenten geen zichtbaar effect hebben. De reductie van het autoverkeer in de bak bedraagt 1% voor het gehele etmaal. Het effect is op het OWN is groter dan op het HWN. (pagina 19)

Hoge platte heffing en spitsheffing

Naar analogie met de OV+++ maatregelen is in de 'Kracht van Utrecht' de reductie van het autoverkeer door OV-maatregelen, mobiliteitsbeleid en prijsbeleid een generiek effect in het gehele studiegebied. Voor de 'Kracht van Utrecht' geldt dat de effecten op netwerkniveau plaatsvinden. Er wordt dus op het gehele netwerk autoverkeer gereduceerd

		<p>en dus nemen op het gehele netwerk de eventuele knelpunten (in welke vorm dan ook) iets af. Het effect op specifieke locaties zoals de bak van Amelisweerd met de probleemtrajecten is echter gering. Zelfs met een zware inzet op prijsbeleid in de Kracht van Utrecht wordt het probleem bij de Bak van Amelisweerd niet opgelost. De reductie van het autoverkeer in de bak bedraagt 4% voor het gehele etmaal en 8% in de spits. De reistijden verbeteren wel, maar onvoldoende om aan de streefwaarde te voldoen.” (pagina 19)</p> <p>Conclusie: er is in voorzien dat het NRM (Nederlands Regionaal Model) niet of niet zondermeer geschikt is voor de afweging van OV-alternatieven door het VRU model in te zetten. Het onafhankelijke en gerenommeerde adviesbureau Goudappel Coffeng heeft de diverse modelberekeningen met VRU en NRM uitgevoerd en gerapporteerd in opdracht van het BRU (Bestuur Regio Utrecht). Duidelijk is aangetoond dat het vergaande OV+++ alternatief in combinatie met prijsbeleid en een pakket fietsmaatregelen niet voldoende probleem oplossend is en daarom ook terecht is afgefallen.</p>
4	<p>Externe veiligheid en folierisico bij overkapping zijn onvoldoende beschouwd. Effecten van een verandering in de waterhuishouding zijn onvoldoende beschouwd.</p> <p>In het kader “externe veiligheid weg (versie 5), Rijkswaterstaat Water, Verkeer en Leefomgeving, 22 juli 2015”, wordt eerst het basisnetbeleid beschreven en vervolgens verder verduidelijkt, inclusief op het beleid aanvullende zaken en verduidelijkingen over de opbouw en uitvoering van de Externe veiligheidsstudie bij infrabesluiten. Het gaat daarbij met name om: - Correcties van en aanvullingen op de rekenmethodiek uit de handreiking risicoanalyse transport (HART) (Handleiding Risicoanalyse Transport, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Den Haag, 17 juni 2014)</p> <p>- De mate van detaillering van de uitwerking van het EV-rapport behorend bij de fase waarin het project zich bevindt.</p> <p>Dit kader is niet toegepast bij het beschouwen van de EV-aspecten ten gevolge van calamiteiten in de tunnel/overkapping als gevolg van een BLEVE, wolkbrand met explosie, of gifwolk.</p> <p>Ook de maatregelen en risicoanalyse ten gevolge van een plasbrand langs de gehele weg zijn van belang, omdat bestaande kwetsbare bebouwing dichters langs het traject komt te staan en daardoor binnen het plasbrandaandachtsgebied komt te liggen. In het kader van het Besluit externe veiligheid transportroutes en het Bouwbesluit is bij locaties waar sprake is van veel transport van vloeibare brandstoffen bepaald dat bij het vaststellen van ruimtelijke plannen met nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten in het PAG maatregelen moeten worden genomen (volgens Bouwbesluit) tegen de gevolgen van de effecten van een plasbrand. In het deelrapport Externe Veiligheid zijn geen maatregelen opgenomen.</p>	<p>Met het nieuwe externe veiligheidsbeleid Basisnet in april 2015, is het “PAG” geïntroduceerd (artikel 16 Regeling basisnet). PAG staat voor Plasbrand AandachtsGebied en is aanwezig langs snelwegen waarover substantiële hoeveelheden brandbare vloeistoffen zoals diesel en benzine worden vervoerd. De effecten van deze stoffen reiken tot de eerste tiental meters naast de weg. De PAG is een zone van 30 meter vanaf de rand van de rijksweg (rand asfalt) waarbinnen alle nieuw te bouwen objecten moeten voldoen aan aanvullende eisen uit het Bouwbesluit 2012. De gemeenten zorgen hiervoor bij het afgeven van een bouwvergunning en bij het opstellen cq aanpassen van bestemmingsplannen. Voor bestaande objecten binnen de PAG zone gelden deze extra eisen niet, ook niet bij een verbouwing. Langs het hele traject van het project Ring Utrecht ligt een PAG zone.</p> <p>Voor de bestaande objecten in de PAG zone zijn geen extra maatregelen getroffen door de gemeenten na het van kracht worden van de PAG zone. Wel wordt in het calamiteitenplan aandacht besteed aan voorzorgsmaatregelen in het geval van een plasbrand. Dit was ook al zo voordat het Basisnet het PAG introduceerde. Het is dan ook niet logisch dat nu maatregelen worden getroffen door Rijkswaterstaat voor objecten die net binnen de PAG zone van 30 m vallen terwijl voor bestaande objecten die dichters bij de weg liggen geen maatregelen zijn getroffen. RWS is wel de veroorzaker van het verschuiven van het PAG door de wegverbreding. De eigenaren die door het project in de PAG zone schuiven kunnen bij Rijkswaterstaat een verzoek indienen voor mogelijke planschade. Voor personen van objecten die al in een PAG lagen en blijven liggen is de gemeente verantwoordelijk en het aanspreekpunt voor het indienen van een eventuele planschade.</p> <p>In de milieu-effectrapportage en het deelrapport Externe Veiligheid is ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij de wegverbreding en de overkapping. De tunnelwetgeving is gericht op een veilig gebruik van tunnels voor de gebruiker en de omgeving.</p> <p>De overkapping bij Amelisweerd heeft een lengte van 249 meter en valt niet onder de tunnelwet.</p> <p>De veiligheid is bij de Groene Verbinding geborgd door de aanwezigheid van vluchtstroken op elke rijbaan en de verkeerssignalering, met de mogelijkheid om het verkeer buiten de overkapping stil te zetten. Onder de overkapping wordt geen file verwacht waardoor geen onveilige situaties door filevorming zullen zijn voor de weggebruiker. In het calamiteitenplan wordt aandacht besteed aan de bereikbaarheid van hulpdiensten tijdens de realisatie bij incidenten zoals een plasbrand langs de weg en onder de overkapping. Daarnaast wordt ook gekeken naar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De overkapping leidt niet tot aanvullende risico's vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen; bij een plasbrand onder de overkapping helpt deze juist om de omgeving af te schermen voor de gevolgen daarvan.</p>

		<p>Uit aanwezige calamiteitenplannen blijkt dat de bestrijdbaarheid van plasbranden afhankelijk is van met name de bereikbaarheid van het incident. Een goede bereikbaarheid van de weg kan het schade-effect reduceren. De veiligheidsregio Utrecht (VRU) heeft in een overleg met Rijkswaterstaat aangegeven, dat de wegaanpassing van het project Ring Utrecht geen belemmering vormt voor de aanrijdroutes van de hulpdiensten. Bij de verdere uitwerking van de calamiteitenplannen (tijdens en na de realisatiefase) wordt de bereikbaarheid in overleg met de hulpdiensten verder meegenomen. Extra fysieke maatregelen zijn niet nodig.</p>
5	<p>Ook zijn externe veiligheidsaspecten ten gevolge van een foliebeschadiging tijdens de bouw en na ingebruikstelling van de weg niet meegewogen in de externe veiligheidsstudie.</p> <p>Het risico van calamiteiten, inclusief foliebeschadiging, zou tevens langs de meetlat gelegd moeten worden van de "Strategie Nationale Veiligheid", waarbij gebruik gemaakt wordt van het document "Werken met scenario's, risicobeoordeling en capaciteiten in de Strategie Nationale Veiligheid", uit 2013. Daarbij gaat het niet alleen om beschadiging tijdens de bouw, maar ook om later optredende beschadigingen. Er bestaan ernstige twijfels omtrent de stabiliteit van de gekozen constructie.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>In punt 9 van uw zienswijze verwijst u naar de Strategie Nationale Veiligheid. Deze is hier niet aan de orde; er is geen sprake van een dreiging voor de nationale veiligheid. Het (ontwerp-)tracébesluit doet geen uitspraak over de stabiliteit van de gekozen constructie. Getoetst is of het ontwerp op een veilige wijze maakbaar is, en dat is het geval.</p>
7	<p>Bovenstaande aspecten kunnen dus betekenen dat er een veel groter stuk bos moet worden verwijderd ten behoeve van het project. Wij stellen vast dat het OTB de grootte van het te kappen bos onderschat en wij verzoeken u aan te geven hoeveel meer bos zal moeten sneuvelen ten gevolge van bovenstaande nog niet verdisconteerde ingrepen.</p>	<p>Zoals ook in bovenstaande punten is toegelicht, hoeft er geen groter stuk bos te worden verwijderd ten behoeve van de uitvoering van het tracébesluit.</p>
10	<p>Natuur (EHS, Amelisweerd, compensatie EHS, boscompensatie, soorten, Natura 2000, stikstofdepositie op beoordeelde natuurmonumenten)</p> <p>Ecologische Hoofdstructuur (EHS) Waar het de impact van het OTB op de natuur betreft is als doelstelling niet geformuleerd dat maatregelen niet tot verslechtering en waar mogelijk tot verbetering van de natuur leiden, maar slechts het "voorkomen of verzachten" van negatieve effecten. Het is een tamelijk armzalige kijk op natuur waarbij tijdens de bouwfase alleen gefocust wordt op het overtreden van verbodsbepalingen in de Flora- en Faunawet in een zone tot 50 m buiten het tracé. De onrust van werkzaamheden (stof, trillingen, geluid, transportroutes, bouwmaterialenopslag), het ongeschikt maken van de omgeving van het werkterrein voor broedende vogels (hfdst 6.1.1) etc. heeft een veel grotere uitstraling dan alleen het kaptracé en beïnvloedt de functionaliteit van een veel groter leefgebied. Dit alles wordt niet meegenomen in het OTB. Ook heeft het project een vernietigend effect dat veel verder strekt dan deze smalle zone.</p> <p>In paragraaf 2.6 van het deelrapport Natuur wordt het 'nee, tenzij'-regime van de EHS aangehaald, en met name dat ingrepen in de EHS alleen kunnen worden toegestaan, 'als er sprake is van een groot openbaar belang en er geen alternatieve oplossingen zijn'. Het valt ons op dat de 'nee, tenzij'-afweging vervolgens niet doorlopen wordt, terwijl het project in zeer betekenisvolle mate ingrijpt in de EHS. Deze afweging wordt overgeslagen, er wordt meteen ingezoomd op het sluitstuk van het 'nee, tenzij'-regime, namelijk de natuurcompensatie. Dat is in onze ogen een ernstig motiveringsgebrek.</p> <p>Geen enkel document behorende bij het dossier gaat in op de vraag of dit project een groot openbaar belang dient en de gekozen oplossingsrichting de enige is. Er zijn in het kader van de MER weliswaar alternatieven onderzocht, maar deze alternatieven zijn niet beoordeeld in het kader van het nee-tenzij-regime. Dit is des te opmerkelijker omdat de Raad van State bij de behandeling van het bestemmingsplan Maarschalkerweerd (1980) de keuze voor de smallere bakconstructie ter hoogte van Amelisweerd – in plaats van de door Rijkswaterstaat verkozen vliesconstructie met glooiende wanden - motiveerde door verwijzing naar de grote natuurwetenschappelijke waarde van het landgoed. Thans dreigt deze bewuste keuze weer ongedaan te worden gemaakt. Wij wijzen erop dat de Raad van State met haar uitspraak in 1980 de breedte van de bak beperkt heeft. Die beperking staat nog en verbreding is niet toegestaan.</p> <p>U geeft aan dat bij ingrepen in de EHS Rijkswaterstaat - zoveel als mogelijk - de richtlijnen van het provinciaal beleid volgt. Vervolgens geeft u aan dat deze toetsing aan het EHS-beleid van de provincie Utrecht in paragraaf 5.2.6 van het Deelrapport Natuur is beschreven. Maar deze paragraaf ontbreekt en er wordt ook in andere hoofdstukken niet op ingegaan hoe Rijkswaterstaat</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p> <p>Voor wat betreft eventuele effecten op natuur tijdens de bouw zal de opdrachtnemer een ecologisch werkprotocol opstellen. In dit werkprotocol zal door opdrachtnemer worden aangegeven hoe ter plaatse omgegaan dient te worden met aanwezige flora en fauna, op welke manier en in welke periode de werkzaamheden uitgevoerd worden, kortom op welke wijze geborgd wordt dat de werkzaamheden binnen de kaders van de Flora- en faunawet zullen worden uitgevoerd. Een voorwaarde daarbij is de inzet van een deskundige. De Flora- en faunawet verbiedt het verstoren of vernietigen van vaste rust- en verblijfplaatsen zoals foerageergebied en/of migratieroutes. Zulke effecten zullen voorkomen worden. Indien dit onmogelijk blijkt, zal met behulp van een ontheffing moeten worden gewerkt.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader (2.12.4).</p> <p>In uw zienswijze stelt u dat geen enkel document behorende bij het dossier aangaande het tracébesluit in gaat op de vraag of dit project een groot openbaar belang dient. Het tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht omvat de rijkswegen A27 en A12, beide hoofdwegen van nationaal belang. Daarbij wordt verwezen naar hoofdstuk 1 van de toelichting bij het tracébesluit. Ingevolge artikel 1, eerste lid, van de Tracéwet wordt in deze wet onder hoofdweg verstaan: een auto of autosnelweg van nationaal belang. De wetgever achtte het mogelijk en wenselijk om het toepassingsbereik van de Tracéwet in de wet zelf te bepalen. Daarvoor is de term nationaal belang in de wet opgenomen. Voor hoofdwegen gaat het om vrijwel alle A-wegen, waaronder de A27 en de A12 en een aantal N-wegen. Verder is van belang dat in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) die op 12 maart 2012 is vastgesteld, het landelijk hoofdwegenennetwerk is weergegeven. Deze structuurvisie geeft een handvat voor de beoordeling of sprake is van een weg van nationaal belang. Op de kaart in bijlage 3 van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte zijn de A27 en de A12 als onderdeel van het hoofdwegenennetwerk opgenomen. Gelet hierop heeft de minister de A27 en de A12 in redelijkheid als hoofdwegen kunnen aanmerken en is de minister bevoegd een tracébesluit vast te stellen voor de wijziging van deze wegen. Uit het voorgaande vloeit voort dat het tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht een groot openbaar belang dient.</p>

<p>het "nee-tenzij"-onderzoek zoals voorgeschreven in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie heeft doorlopen.</p> <p>Wij verzoeken u om alsnog met een zogenaamde "ADC-toets" te komen, waarbij gemotiveerd wordt waarom dit project een groot openbaar belang dient, welke alternatieven onderzocht zijn en afgevallenen, en om welke reden. Vervolgens moet de compensatie afdoende beschreven worden, waarbij van belang is dat de compensatie buiten de EHS plaatsvindt, in de directe omgeving van de ingreep, in natura (indien absoluut onmogelijk dan financieel), gelijktijdig en gelijkwaardig (bij hoge waarden met extra factor voor ontwikkelingstijd). Compensatie moet conform provinciaal beleid plaatsvinden binnen de groene contour.</p> <p>Vervolgens moet wel vastgesteld worden dat er ook daadwerkelijk uitzicht is op compensatie die kan voldoen aan bovenstaande criteria uit de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie. Het huidige mitigatie- en compensatieplan geeft aan dat de haalbaarheid van de genoemde locaties met betrekking tot verwerving nog niet geborgd is en dat tussen de OTB- en TB-fase met de grondeigenaren wordt overlegd over de concrete invulling van de compensatieopgave. Dat vinden wij te vaag en te vrijblijvend.</p> <p>Tevens is het van belang dat niet alleen oppervlakteverlies wordt gecompenseerd, maar ook kwaliteitsverlies, bijv. t.g.v. verhoogde depositie van stikstof, meer geluid, wijzigingen in waterstand.</p> <p>Verder is niet duidelijk wat de toename van stikstofdepositie betekent voor de EHS. Een gedetailleerde gebiedsanalyse van aanwezige soorten en gevoeligheid voor stikstof ontbreekt, evenals van de effecten van het (O)TB daarop.</p>	<p>Natuur:</p> <p>U spreekt van het volgen van de ADC-toets. Op ecologische hoofdstructuur (EHS) is echter de Nee,tenzij-toets van toepassing. Deze is in het Deelrapport Natuur uiteen gezet.</p> <p>Gelet op het groot openbaar belang van dit ontwerp-tracébesluit en de afwezigheid van geschikte alternatieven is aantasting EHS toegestaan mits deze gecompenseerd wordt.</p> <p>De Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit is nadrukkelijk een onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS ruimhartig met de grootst mogelijke kwaliteitstoetslag gecompenseerd. Met veel partijen uit de omgeving heeft Rijkswaterstaat ook gezocht naar mogelijkheden voor versterking van ecologische verbindingen en de natuurkwaliteit in zijn algemeen. Dit heeft geresulteerd in een uitgebreide lijst aan mitigerende maatregelen en een goed samenhangend pakket aan compenserende maatregelen. Onder de mitigerende maatregelen vallen ook veel verbeteringen en realisatie van nieuwe faunapassages die niet wettelijk verplicht zijn.</p> <p>In de bepaling van de compensatieopgave is niet alleen oppervlakteverlies, maar ook kwaliteitsverlies meegenomen. In paragraaf 7.3 van het Mitigatie- en compensatieplan is uiteengezet welke toeslagfactoren voor de verschillende natuurtypen zijn gehanteerd.</p> <p>De maatregel die u aanhaalt luidt als volgt:</p> <p>'Werkterrein waar vogels kunnen broeden voorafgaand aan het broedseizoen ongeschikt maken als broedgebied. Het verwijderen van begroeiing die niet als gevolg van het project verwijderd hoeft te worden moet daarbij zo veel mogelijk worden voorkomen. Het ongeschikt maken van een werkterrein kan ook door middel van verstorende elementen zoals het aanbrengen van wapperende linten.'</p> <p>Hier wordt verwezen naar de wettelijke mogelijkheden om verstoring van broedvogels te voorkomen, maar geven tevens aan dat het verwijderen van begroeiing zoveel mogelijk voorkomen moet worden. Hierbij is het in ieder geval niet toegestaan om bomen te kappen. Het plan voorziet namelijk niet in de noodzakelijke kapvergunning en herplant/ boscompensatie om dit mogelijk te maken.</p> <p>Effecten van stikstof op de EHS zijn beschreven in paragraaf 5.2 van het Mitigatie- en compensatieplan.</p>
<p>11 Amelisweerd</p> <p>De recreatieve en cultuurhistorische betekenis van Amelisweerd voor de stad en de regio kan niet worden overschat. Er bestaat dan ook grote weerstand tegen een nieuwe aantasting van deze waardevolle landgoederen. De landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen vormen samen één groot Rijksmonument. De verdere aantasting van Amelisweerd heeft niet alleen schadelijke gevolgen voor de natuur, maar betekent ook een verdere schending van een uniek cultuurhistorisch ensemble. Wij vragen daarom nadrukkelijk om bij de uitwerking van alle inpassings- en compensatiemaatregelen in Amelisweerd de oorspronkelijke inrichting zoveel mogelijk te respecteren en het ruimtebeslag zoveel mogelijk te beperken.</p> <p>Naast de in cultuurhistorisch opzicht bijzondere continuïteit van meer dan 200 jaar ontleent Amelisweerd zijn unieke waarde als grootste aaneengesloten rivierkleibos van dit land. Als zodanig is het een landelijke toplocatie voor paddenstoelen- en mossensoorten. Op het gebied van natuurwaarden is enkel - en in onvolledige mate - naar een aantal soorten gekeken en niet naar de gevolgen voor het natuurgebied als ecotoop/leefstelsel. Wij wijzen hier korthedshalve op het niet benoemen en wellicht niet eens inventariseren van de rode en oranje lijstsoorten onder de</p>	<p>Als onderdeel van het hydrologisch onderzoek is een risicoanalyse uitgevoerd naar de risico's en gevolgen van werkzaamheden aan de folie (zie paragraaf 5.6 hydrologisch onderzoek). Hieruit blijkt dat alleen bij significante aantasting van de folie (volledige verwijdering folie over meerdere m²) er een merkbare invloed valt te verwachten op het grondwatersysteem buiten de folie. Daar waar het diepe grondwatersysteem (watervoerend pakket) aan de bovenzijde begrensd wordt door een deklaag met een oppervlaktewatersysteem worden de effecten op het ondiepe grondwater nog gedempt.</p> <p>De Commissie voor de milieu-effectrapportage heeft in haar advies aangegeven dat zij adviseren om in de uitvoeringsfase de effecten op grondwater goed te monitoren en waar nodig apparatuur achter de hand te houden om terug te bemalen. Dit advies is overgenomen.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.(2.8.2 Amelisweerd)</p> <p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of</p>

paddenstoelen. Zowel Nieuw als Oud Amelisweerd zijn door de Provincie Utrecht benoemd als toplocaties voor kleibospaddenstoelen. Dit vanwege het hoge aantal Rode Lijstsoorten dat hier voorkomt. Het gaat hierbij om een specifieke groep van paddenstoelen die typerend is voor de Utrechtse lanen en landgoederen op rivierklei. Gezien de zeldzaamheid van deze groep en het relatief rijke voorkomen ervan in Utrecht t.o.v de rest van Nederland voert de provincie een speciaal soortenbeleid ten gunste van deze groep van Kleibospaddenstoelen uit. Deze belangrijke groep wordt geheel gemist bij het aangeven van ecologische waarden en in welke mate er Rode Lijstsoorten uit deze groep schade oplopen dan wel verdwijnen ten gevolge van de activiteiten. Daarbij gaat het niet alleen om het fysiek verdwijnen van hun groeiplaatsen maar ook om effecten van verdroging van de groeiplaats door toenemende randinvloed en verdroging door toename van licht.

Ook vinden wij geen inventarisatiegegevens van bijvoorbeeld insecten of slakken, terwijl Nieuw Amelisweerd wijd en zijd bekend is als locatie waar de wijngaardslak voorkomt (reeds vermeld in het eerste rapport van de Werkgroep Amelisweerd, 1971).

Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld of het Vleermuisprotocol 2013 is gevolgd (hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden). Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de (vleermuis)populaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden. Er is geen verwijzing naar gegevens uit het vleermuisonderzoek dat Bureau Waardenburg in 2013 heeft verricht in opdracht van de gemeente Utrecht. Vier in de Habitatrichtlijn vermelde vleermuissoorten komen voor in Nieuw Amelisweerd. Vleermuizen hebben hun kraamkamers en verblijfplaatsen nooit vlak langs de snelweg maar wel iets verderop, dus moeten zij verhuizen. Er mag worden verondersteld dat de verbreding van de A27 de route voor vleermuizen onder het viaduct bij de Kromme Rijn niet eenvoudiger wordt. Daarnaast wordt het rustgebied voor de reeënpopulatie (bij de grienden oostelijk van de A27) zonder enige compensatie aanmerkelijk verkleind.

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

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

gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt.

De Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit is nadrukkelijk een onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisweerd, met de grootst mogelijke kwaliteitstoelage gecompenseerd.

Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna, Natura 2000). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden.

Dank voor uw aanvullingen in de ecologische beschrijving van Amelisweerd. Het deelrapport gaat nu alleen globaal in op het voorkomen van bijzondere paddenstoelen, mossen en korstmossen op dit landgoed. Aan de hand van NDFF-gegevens wordt in de Nota van Wijziging, hoofdstuk natuur, een aanvulling opgenomen van paddenstoelen van Rode en Oranjelijst. In ons land zijn paddenstoelen, mossen en korstmossen niet bij wet beschermd. Wel is het voorkomen van deze bijzondere soorten binnen de EHS/NNN een kwaliteit die gewaardeerd wordt in het nee, tenzij-afwegingskader van de provincie Utrecht. Mede dankzij het voorkomen van bijzondere soorten in Amelisweerd is een zeer hoge toeslagfactor (2,8) gehanteerd bij het bepalen van de compensatieopgave. Dit betekent dat voor iedere hectare ruimtebeslag bijna drie hectare extra gecompenseerd wordt.

De wijngaardslak is niet aangetroffen binnen het onderzoeksgebied in Amelisweerd. In andere delen van Amelisweerd is de wijngaardslak de afgelopen jaren wel aangetroffen (gegevens NDFF). Dit is opgenomen in de Nota van Wijziging, hoofdstuk natuur.

Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden aangetast zijn opnieuw onderzocht volgens het vleermuisprotocol. Dit betekent dat er vier bezoeken zijn uitgevoerd (3 x s' nachts, 1 x ochtendbezoek in de periode juni t/m september 2015). Ook is opnieuw gekeken naar de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 is een voldoende beeld van het gebruik van vliegroutes en foerageergebieden om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen.

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

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

Uw opmerking dat het rustgebied van de reeënpopulatie niet gecompenseerd zou worden, wordt niet herkend. Zowel houtopstanden in het kader van de Boswet als ruimtebeslag in EHS-gebieden worden volledig en ruimhartig gecompenseerd. Zoals boven beschreven is ten aanzien van de EHS de ruimst mogelijke kwaliteitstoelage toegepast. Ook de Boswetcompensatie is ruimhartig ingevuld. In de Nota van Wijziging is de actuele boombalans opgenomen.

De verbreding van 15 meter welke het tracébesluit toestaat is inclusief de nieuwe wandconstructie van de bak. Dit is de constructieve grens waarbinnen de werkzaamheden moeten worden uitgevoerd. Binnen deze grens moeten in totaal 328 bomen worden gekapt. Dit betreft 228 zaailingen of jonge bomen en 100 grotere bomen met een stamdiameter van 25 cm of meer.

		<p>Voor de aanleg van een nieuw beheerpad en voor de ondergrondse verankering van de wandconstructie moeten in de zone net buiten de constructieve grens 12 zaailingen of jonge bomen wijken en 14 bomen met een stamdiameter van 25 cm of meer.</p> <p>De verantwoordelijkheid voor de inrichting van de Groene Verbinding ligt bij gemeente Utrecht.</p>
12	<p>EHS-Compensatie Wij stellen vast dat het in deze OTB-fase nog niet mogelijk is om serieus in te gaan op een compensatieplan, omdat dat nog niet concreet is gemaakt. De periode tot aan het Tracébesluit moet benut worden om met alle betrokken partijen de compensatie zo goed mogelijk uit te werken. Gezien de bovengenoemde weerstand en gevoeligheden in de stad rondom dit dossier, gaan wij ervan uit dat het zorgvuldigheidsbeginsel strikt zal worden gevolgd en toegepast. Wij verzoeken u daarom om na vaststelling van dit compensatieplan eerst de mogelijkheid te geven om zienswijzen in te dienen op de compensatieopgave nadat dit geborgd is in de periode tussen OTB en TB, en voordat dit wordt vastgelegd in het TB.</p> <p>Ecologie: soorten Ten aanzien van de soorten wijzen wij u erop dat in het betrokken gebied ter hoogte van Amelisweerd, in ieder geval op 1 locatie, aan de westelijke kant van de snelweg in 2016 de gestreepte waterroofkever is waargenomen (ter hoogte van de Mytylweg). Van deze kever is bekend dat er levensvatbare populaties bestaan in de buurt (Westbroekse Zodden,) dus een uitbreiding van de populaties naar het directe impactgebied van het project is niet langer uit te sluiten. Wij verzoeken u te onderzoeken en uit te sluiten dat het project het leefgebied van deze zeer zeldzame kever zal aantasten.</p> <p>Wij maken bezwaar tegen de bewering dat er geen foerageergebied verloren gaat in het tracé (pag. 72 van 116 in deelrapport natuur), want er verdwijnt een hele strook ruig grasland tussen Groenekan en Hollandsche Rading. Wij verzoeken u dit te compenseren met een houtwal aan de oostzijde langs de nieuw te graven berm-sloot, met vruchtdragende struiken en eiken. Aan de oostzijde van Utrecht is vormt de boomrijke zone pal aan de westkant van de A27 langs de Voorveldse Polder, Bloeyendael en het volkstuincomplex Het Stadion een zeer belangrijke fourageerroute voor vleermuizen. Deze wordt voor een belangrijk deel zwaar aangetast en deels vernietigd.</p> <p>De negatieve gevolgen van de ingreep (tijdens bouw en na ingebruikstelling van de weg) op de bij de Habitat Richtlijn behorende Bijlage 4 soorten (tabel 3 Fw) zijn onvoldoende geborgd of onderzocht. Wij verzoeken u aan te tonen dat er voor deze ingreep sprake is van een bij de wet genoemd belang en dat er geen andere bevredigende oplossing mogelijk is. Wij verzoeken u tevens aan te geven aan welk wettelijk belang nu precies getoetst is/wordt en welke alternatieve andere oplossingen bekeken zijn om een ontheffing voor deze Bijlage IV-soorten te kunnen verlenen.</p> <p>Wij verzoeken u aan te geven hoe gewaarborgd wordt dat de voortplantings- of rustplaatsen van de zogenaamde Bijlage IV-soorten niet beschadigd of vernield worden en hoe gwaarborgd wordt dat in ieder geval de huidige kwaliteit/kwantiteit van deze soorten niet achteruitgaat.</p> <p>Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de Rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.</p> <p>De graslanden bij de A28/A27 en het knooppunt Rijnsweerd, alsmede de Voordorpse polder en Voorveldse polder liggen tussen Utrecht en De Bilt ten noorden van de Utrechtseweg. De polders bestaan uit langgerekte graslandpercelen, en zijn belangrijke fourageer- en nestgebieden van weidevogels. De eventuele effecten van het project op de weidevogels, tijdens en na de bouw, worden niet beschouwd of behandeld. Wij verzoeken u deze omissie te repareren. Hetzelfde geldt voor de effecten voor het leefgebied van dassen. Op grond van de Flora en Faunawet zou niet gewerkt mogen worden in de nacht en geen verlichting of verstoring mogen plaatsvinden nabij dassenburchten. Dit is relevant bij de aansluiting Utrecht Noord en de aansluiting Bilthoven. Utrecht Noord wordt in dit verband wel genoemd als niet te verstoren, maar de afslag Bilthoven</p>	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels. Nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaar rond beschermd. De Kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de Kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de Kievit geen compensatieplicht.</p> <p>De ecologische verbinding door oude fietstunnel onder het spoor is geen formele ecologische verbindingzone volgens het beleid van de provincie Utrecht. In het milieu-effectrapport is vooral aandacht voor faunavoorzieningen die de Ring Utrecht kruisen en formele ecologische verbindingen die onderdeel uitmaken van de ecologische hoofdstructuur (EHS). De oude fietstunnel bij station Lunetten wordt niet geraakt door het project Ring Utrecht. Daarom is deze niet in het deelrapport Natuur opgenomen. Voor de volledigheid wordt de aanwezigheid en functie van deze verbinding opgenomen in de Nota van Wijziging.</p> <p>In het project Ring Utrecht is voorzien in maatregelen om de effecten op de natuur te beperken (mitigatie) en om effecten te compenseren. Deze maatregelen zijn uitvoerig toegelicht in de rapportage Natuurmitigatie en compensatieplan. Dit is een onderliggende rapportage bij het tracébesluit en bij de milieu-effectrapportage. Een voorbeeld van een mitigerende maatregel is het aanbrengen van vleermuisvriendelijke verlichting in onderdoorgangen. Voor een betere sociale veiligheid is een goed verlichte onderdoorgang noodzakelijk. Bij gewone verlichting werkt dat verstrend voor de vleermuizen. met de plaatsing van zorgvuldig geplaatste vleermuisvriendelijke verlichting wordt ervoor gezorgd dat de vleermuizen ongehinderd door de onderdoorgang kunnen vliegen terwijl meteen de sociale veiligheid verbetert. Ook zijn er algemene natuurversterkende maatregelen, zoals het realiseren van natuurvriendelijke oevers. Deze komen niet voort uit de noodzaak om effecten voor een bepaalde soort te beperken, maar uit de ambitie om de algehele natuurwaarde en daarmee de biodiversiteit in het plangebied te versterken.</p> <p>Compensatie vindt plaats voor ecologische hoofdstructuur (EHS) en voor bomen, op basis van wettelijke regelingen. In het project is uitgegaan van een ruimhartige compensatie. Dit betekent dat er meer compensatie plaats vindt dan minimaal wettelijk noodzakelijk is. Dit is toegelicht in genoemd Natuurmitigatie- en compensatieplan. In de Nota van Wijziging en het tracébesluit is de EHS-compensatie verder uitgewerkt dan in het ontwerp-tracébesluit.</p> <p>EHS-Compensatie</p> <p>Compensatie van natuurwaarden vindt plaats binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving.</p> <p>Voor de EHS-compensatie is samen met regiopartijen (Provincie Utrecht, gemeenten, natuur beherende organisaties) gezocht naar geschikte locaties. Versteving van de bestaande EHS is daarbij een van de uitgangspunten geweest. EHS-compensatie vindt bij voorkeur plaats op gronden die daarvoor in aanmerking komen zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013-2028. Dit betekent dat EHS-compensatie buiten de bestaande EHS (maar wel daaraan grenzend) en bij voorkeur binnen de zgn. groene contour plaatsvindt.</p>

niet, terwijl de afstand tot het werkerrein slechts 40 meter is. Na de afsluiting van de fietstunnel onder het oude station Lunetten in 2014 is ter plaatse een tunneltje onder het spoor aangelegd als ecologische verbinding met de spoorwegdriehoek en Amelisweerd. De geplande aantasting van de noordkant van park de Koppel (achter de kantoorgebouwen) zal deze verbinding in gevaar brengen. Wij verzoeken u de ecologische verbinding in stand te laten of te compenseren.

Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van EHS zal plaatsvinden. Het compensatieplan zal in het tracébesluit nader zijn uitgewerkt. Hierover vindt geen afzonderlijke zienswijzeperiode plaats voor het vaststellen van het tracébesluit. Eenieder die belangen heeft in de aangegeven compensatielocaties heeft in de zienswijzeperiode op het ontwerp-tracébesluit de mogelijkheid gehad om hier zienswijzen op in te dienen en van die mogelijkheid is ook gebruik gemaakt. De procedure is voldoende zorgvuldig. Het voorkomen van de gestreepte waterroofkever in het plangebied van project Ring Utrecht is onderzocht in de periode tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit. Mogelijke effecten op deze beschermde soort zijn beschreven in de Nota van Wijziging. Tijdens de bouwfase zal het Ecologisch werkprotocol worden gevolgd voor deze soort.

U doelt waarschijnlijk op het foerageergebied van de das. Zoals u kunt lezen in het deelrapport vindt er al extra bosaanplant plaats in de omgeving van de dassenburcht. Dit zorgt voor extra dekking. Het belangrijkste foerageergebied in de vorm van graslanden ten oosten van de A27 blijft behouden. Er zijn dan ook geen negatieve effecten voorzien op de functionaliteit van de dassenburcht of de instandhouding van de dassenpopulatie. De das breidt zich de laatste jaren sterk uit in de omgeving van Utrecht. Een mooi resultaat van goed natuurbeheer. Met het Mitigatie- en compensatieplan wordt beoogd de das verder te stimuleren, onder andere met de aanleg van extra dassentunnels en versterken van verbindingroutes. Waar u verwijst naar Hollandsche Rading is relevant dat onderhavig (ontwerp-)tracébesluit niet noordelijker reikt dan Nieuwe Wetering. Het meer noordelijke deel van de A27 valt onder het tracébesluit A27/A1 wat inmiddels onherroepelijk is.

Voor de effecten van het weghalen van bomen op vlermuizen aan de westkant van de A27 langs de Voorveldse Polder en het volkstuincomplex vindt compensatie plaats. Deze is beschreven in het Mitigatie- en compensatieplan.

De negatieve gevolgen op de Bijlage 4 soorten zijn in het deelrapport natuur voldoende onderzocht. Voor zover nodig wordt een ontheffing van de Flora- en faunawet (na 1 januari 2017 Wet natuurbescherming) aangevraagd na vaststelling van het tracébesluit. De nut en noodzaak van het voornemen zijn onderbouwd en denkbare alternatieven zijn onderzocht. Concrete maatregelen om soorten te beschermen zijn aangegeven in het Mitigatie en compensatieplan en worden verder uitgewerkt in genoemde ontheffingsaanvraag en in ecologische werkprotocollen.

De ontheffing is in beginsel verleenbaar aangezien het project voldoet aan de wettelijke belangen uit de Habitatrichtlijn en Vogelrichtlijn, en de gunstige staat van instandhouding van de soort niet in het geding komt. De wettelijke belangen uit de Habitatrichtlijn zijn: (d): volksgezondheid of openbare veiligheid

(e): dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard, en voor het milieu wezenlijke gunstige effecten.

De wettelijk belangen uit de Vogelrichtlijn is (d): volksgezondheid of openbare veiligheid.

Wel zal de aannemer voor tabel 3 soorten en jaarrond beschermde vogelnesten moeten aantonen dat er geen andere bevredigende oplossing mogelijk is. Als er een werkwijze is of uitvoeringsperiode is waarbij effecten op deze categorie soorten voorkomen kunnen worden, dient hij daarvoor te kiezen. Verder is het nodig om mitigerende en/of compenserende maatregelen te treffen. Deze maatregelen zullen onderdeel uitmaken van de ontheffingsvoorwaarden

	<p>Voor de weidevogels op de door inspreker genoemde graslandpercelen en voor de dassenburchten nabij aansluiting Utrecht Noord en Bilthoven geldt dat de werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders.</p>
<p>14 Natura 2000 Er zijn 5 Natura 2000 (N2K)gebieden beschouwd, waarbij er voor 4 sprake is van een toename van de stikstofdepositie tov autonoom, zie tabel 5.3 rapport natuur. Voor vier beschouwde N2K gebieden zal het OTB-ontwerp de stikstofdepositie in alle habitats waarvoor de gebieden zijn aangewezen laten toenemen ten opzichte van de autonome situatie in 2027 (de verwachte opening van de weg). Voor de Veluwe is dit maximaal bijna 21 mol N/ha/jaar hoger dan in de referentiesituatie in 2027 en in de Zouweboezem maximaal 7,07 mol N/ha/jaar. Voor twee andere beschouwde Natura 2000-gebieden (Lingegebied & Diefdijk Zuid en Uiterwaarden Lek) zal de depositie toenemen met maximaal 0,22 mol N/ha. Daarnaast wordt de kritische depositiegrens voor de habitats in deze gebieden nu al overschreden en naar verwachting ook in 2027 (tabel 4.1 rapport Natuur). Op de Veluwe geldt dit zelfs voor alle habitats waarvoor het gebied is aangewezen als N2K-gebied. Ook in 2027 zal dit voor vrijwel alle habitats gelden, met uitzondering van H3260A. Dit alles wordt toelaatbaar geacht omdat deze N2K-gebieden deel uit maken van het PAS. De PAS-gebiedsanalyses stellen maatregelen voor in de eerste periode van de PAS (tot 2021) en de volgende periodes tot en met 2033. Echter, de werkingsduur van de PAS is nu alleen geborgd tot en met 2021 en niet daarna. Wanneer het TB gebruik zal maken van de ontwikkelingsruimte zoals die is opgenomen in de PAS voor de periode 2015-2021 is niet onderbouwd hoe de benodigde ontwikkelingsruimte voor het TB zich verhoudt tot de gereserveerde ontwikkelingsruimte voor dit (prioritaire) project. Wanneer er in de periode 2015-2021 geen gebruik wordt gemaakt van de beschikbare ontwikkelingsruimte kan het PAS als zodanig niet als grondslag dienen voor het onderhavige OTB. Daarbovenop merken wij op dat in de Gebiedsdocumenten voor enkele prioritaire habitats waarvoor de gebieden zijn aangewezen de voorgestelde maatregelen slechts matig potentieel effectief zullen zijn, waaruit geconcludeerd kan worden dat een duurzame verbetering in combinatie met verhoogde stikstofdeposities als gevolg van het project niet geborgd kan worden. Ook wijzen wij op grove fouten en onvolkomenheden in het deelrapport Natuur. Wij stellen vast dat niet alle habitattypen in de beschouwde Natura 2000-gebieden waarvoor deze gebieden aangewezen zijn, meegenomen zijn in de beoordeling, bijvoorbeeld voor de Veluwe de zwak gebufferde vennen (H3130), kalkmoerassen (H7230), de overgangs- en trilvenen (H7140A) en de vochtige alluviale bossen (H91E0C). Juist voor deze laatste twee habitattypen wordt in de PAS-gebiedsanalyse aangegeven dat de voorgestelde maatregelen maar matig potentieel effectief zijn. In de analyse van Zouweboezem ontbreekt de analyse voor kamgrasweide (LG10). Ook lijken de berekende depositieberekeningen met Aeries Calculator 15 onwaarschijnlijke uitkomsten op te leveren met depositiewaarden voor bijvoorbeeld beuken- en eikenbossen op de Veluwe veroorzaakt door verkeersbijdrage van 868 mol/ha/jaar. Het niet ter inzage leggen van de invoergegevens en de uitvoerfiles van Aeries Calculator betekent dat de juistheid van de invoer- en de berekende waarden niet controleerbaar is. Zo is het bijvoorbeeld niet helder of is gerekend met emissiegegevens voor 2025 of 2030 voor voertuigen. Wij verzoeken u dan ook deze gegevens alsnog beschikbaar te stellen. Wij behouden onszelf derhalve het recht voor om in het kader van een evt. beroep hieromtrent nog nadere gronden naar voren te brengen. De PAS-Gebiedsdocumenten stellen zelf uitdrukkelijk vast dat alleen in tijdvak 1 (2015-2021) geen verslechtering optreedt van de kwaliteit van de aangewezen habitattypen en habitats van soorten. Het berekenen van de instandhoudingsdoelstellingen van alle soorten en habitattypen waarvoor de gebieden zijn aangewezen in de volgende periodes (na 2021) is eventueel alleen mogelijk na het juridisch borgen van PAS-tijdvakken 2 en 3. Dit klemt temeer omdat ten tijde van de openstelling van wegverbredingen/-aanpassingen nog verscheidene KDW's worden overschreden. Eenzelfde problematiek stellen wij vast voor de andere beschouwde N2K-gebieden. U heeft u zich in de PB ten onrechte beperkt tot een strook van 3 km aan weerszijden van het tracé. Wij verzoeken u tevens een analyse te maken voor het N2K-gebied Binnenveld</p>	<p>In het tracébesluit wordt de benodigde ontwikkelingsruimte toegedeeld aan het project. Aangezien de realisatiefase zal aanvangen in 2018 zal ook in de periode 2015-2021 (1e PAS tijdvak) ontwikkelingsruimte benodigd zijn. AERIUS Monitor geeft op hectareniveau inzicht in de omvang van de depositie- en ontwikkelingsruimte. In AERIUS Register (het zgn. 'huishoudboekje' van het PAS) wordt getoetst of de benodigde ontwikkelingsruimte past binnen de beschikbare ontwikkelingsruimte. In artikel 19kg van de Natuurbeschermingswet 1998 is een permanente grondslag opgenomen voor het programma aanpak Stikstof (PAS). In dit artikel is tevens bepaald dat het programma ten minste eenmaal in de zes jaar wordt vastgesteld en geldt voor een tijdvak van zes jaar. Hiermee is de continuering van het PAS wettelijk geborgd. Voor het herstel en de bescherming van alle stikstofgevoelige habitats worden uitsluitend herstelmaatregelen ingezet afkomstig uit de herstel strategieën. Op basis van een wetenschappelijke review door een internationale Commissie van experts is beoordeeld dat deze geselecteerde set van herstelmaatregelen behorende tot de herstel strategieën op dit moment de best beschikbare maatregelen zijn voor het behoud en herstel van de natuurlijke kenmerken. Bovendien zal door intensieve monitoring en door onderzoek en evaluatie van de effectiviteit van herstelmaatregelen continu de ontwikkelingen van deze habitats gevolgd worden. Dit biedt voldoende borging voor het volgen van de ontwikkelingen gedurende de eerste PAS-periode en op grond van de bevindingen zal eventueel tijdig bijgestuurd kunnen worden. De genoemde habitattypen zijn niet meegenomen in de projectspecifieke berekening omdat deze gelegen zijn buiten de afstandsgrenswaarde van 3 km (artikel 2, tweede lid, sub a Besluit grenswaarden programmatische aanpak stikstof). Voor het berekenen van de stikstofdepositie vanuit het project is gebruik gemaakt van het model Aeries Calculator, versie 2015 (artikel 2 Regeling programmatische aanpak stikstof). Er is gerekend met de emissiefactoren voor zichtjaar 2027, het jaar waarin de toename van de depositie als gevolg van het project het hoogst is (artikel 3 Regeling programmatische aanpak stikstof). De bestanden met de gehanteerde invoergegevens en rekenresultaten zullen u worden toegezonden. Voor prioritaire projecten en andere handelingen die betrekking hebben op een hoofdweg is in artikel 2, tweede lid, onder a, Besluit grenswaarden programmatische aanpak stikstof een grenswaarde vastgesteld van 3 kilometer aan weerszijden van de weg, gemeten vanaf het midden van de rijbaan. Deze grenswaarde houdt in dat voor projecten en andere handelingen ten aanzien van hoofdwegen alleen de effecten op een Natura 2000-gebied worden beoordeeld voor zover er binnen een afstand van 3 kilometer vanaf de weg een Natura 2000-gebied met een voor stikstof gevoelig habitat is gelegen. In dat geval wordt alleen het effect van de stikstofdepositie beoordeeld die als gevolg van het project of de andere handeling neerkomt in een zone tot 3 kilometer vanaf de weg. Overigens wordt in AERIUS Monitor de depositiebijdrage van het totale wegverkeer doorgerekend, inclusief het verkeerseffect van alle hoofdinfrastructuurprojecten gezamenlijk, zowel binnen als buiten 3 kilometer vanaf de weg. De stikstofdepositie die het totale wegverkeer veroorzaakt, wordt in het kader van de jaarlijkse monitoring op basis van de meest actuele inzichten voor de verschillende zichtjaren berekend en in AERIUS meegenomen in de depositieruimte. Op deze manier worden de prognoses van de stikstofdepositie van het wegverkeer, bestaande uit een combinatie van autonome ontwikkeling en effecten van hoofdwegenprojecten zo goed mogelijk inzichtelijk gemaakt en jaarlijks geactualiseerd. In de gebiedsanalyses is per Natura 2000 gebied onderbouwd dat deze totale depositieruimte beschikbaar kan worden gesteld en niet leidt tot verslechtering van de kwaliteit van de voor stikstof gevoelige habitattypen en leefgebieden van soorten en dat de instandhoudingsdoelstellingen op termijn kunnen worden gerealiseerd. Indien nodig worden de gebiedsanalyses op basis van de monitoringsresultaten geactualiseerd. Hierdoor is uitgesloten dat de stikstofdepositie als gevolg van de aanleg, wijziging of andersoortige aanpassing van een hoofdweg, langs wegvakken die niet in het onderzoeksgebied ten behoeve van een</p>

(gebiedsnummer 65), waar ook verhoogde stikstof depositiewaarden mogen worden verwacht na openstelling van de weg, evenals andere relevante N2K-gebieden.

Wij maken bezwaar tegen het toepassen van de PAS systematiek in de passende beoordeling en verzoeken een nieuwe passende beoordeling te maken niet uitgaande van de vooraf uitgevoerde compenserende maatregelen zoals voorgesteld in de PAS en in ieder geval uitgaande van een sluitingsdatum van de PAS op 2021 en waarna dus geen additionele PAS-compensatiemaatregelen in de betrokken gebieden worden genomen.

Daarnaast heeft u verschillende projecten betrokken in de PB, waarover nog geen concrete besluitvorming heeft plaatsgevonden, in ieder geval niet zodanig dat hier juridische betekenis aan gegeven mag worden, bijv. realisatie van de NRU. Positieve effecten van deze projecten (betere doorstroming, minder verkeer op A12/A27) hadden derhalve niet betrokken mogen worden in de PB. Ook zijn emissies t.g.v. het verkeer onderschat (zie onder luchtkwaliteit), waardoor er meer ontwikkelingsruimte gereserveerd had moeten worden voor het (O)TB.

Verder zijn de gevolgen van de bouwwerkzaamheden t.b.v. de aanleg/verbreding/wijziging van de verschillende wegen niet beschouwd.

Daarnaast zijn er bij het PAS zelf een aantal belangrijke kritische kanttekeningen te plaatsen, waardoor het sterk onzeker is of de PAS wel voldoende is om significant negatieve effecten op de omliggende N2K-gebieden te voorkomen:

Het PAS is gebaseerd op vaststaand en voorgenomen nationaal en Europees beleid. Ten tijde van de vaststelling van de PAS en het TB is het nog erg onzeker of de voorgenomen beleidsmaatregelen wel degelijk uitgevoerd zullen worden. De uitgifte van ontwikkelingsruimte neemt ten onrechte een voorschot op vrijkomende ruimte ten gevolge van deze (voorgenomen) beleidsmaatregelen.

Eén van de bronmaatregelen in de PAS is vastgelegd in een overeenkomst tussen LTO en anderen over toepassing van vervoer- en managementmaatregelen. Het gaat hierbij om vrijwillig te treffen maatregelen. Implementatie van deze maatregelen is hiermee niet/onvoldoende verzekerd. Daarmee is het onzeker of er niet teveel ontwikkelingsruimte is/wordt uitgegeven.

Evt. noodzakelijke herstelmaatregelen voor gebieden na 2021 zijn niet gewaarborgd. Effecten van herstelmaatregelen op de langere termijn zijn erg onzeker.

De haalbaarheid en effectiviteit van met name de herstelmaatregelen is in het MER echter op een groot aantal punten onzeker of te optimistisch ingeschat, aldus de Commissie MER.

In de beoordeling van de commissie MER van het MER en PB behorende bij de PAS is slechts naar een aantal gebiedsanalyses gekeken. Wij gaan er vanuit dat de commissie MER de gebiedsanalyses die ten grondslag liggen aan de PB voor het (O)TB, uitvoerig zal bestuderen en beoordelen.

Op grond van de PAS, de PB en de bijbehorende gebiedsanalyses en herstelstrategieën zijn wij van mening dat, mede in het licht van de hiervoor gemaakte opmerkingen, niet de vereiste zekerheid bereikt is dat het (O)TB geen significant negatieve effecten zal hebben op de N2K- gebieden en wij zijn van mening dat daarmee niet wordt voldaan aan de vereiste zekerheid op grond van de Natuurbeschermingswet en de Habitat- en Vogelrichtlijn.

Beoordeelde natuurmonumenten - depositie

Ten aanzien van de beoordeelde beschermde natuurmonumenten maken wij bezwaar tegen de beoordeling van een "neutraal" (0) effect als gevolg van de toegenomen stikstofdepositie ten opzichte van de autonome situatie, op basis van het criterium dat de toename nergens de 35 mol N/ha/jr overschrijdt. Voor bijna alle beschouwde gebieden hebben gevoelige habitats te maken met een overschrijding van de kritische depositiewaarden in 2027, waarvan die bij het Wasmeer zelfs toeneemt met 1,84 mol. Wij verzoek de Minister aan te geven waarop de 35 mol-systematiek in de effectbeoordeling is gebaseerd, terwijl in de wetenschap bekend is dat met 1 mol N per hectare per jaar toename significante effecten niet meer zijn uit te sluiten. De systematiek van 1 mol toename wordt ook in de PAS toegepast. We herinneren u eraan dat het autoverkeer in de autonome situatie wordt overschat, en dus het projecteffect onderschat.

tracébesluit zijn onderzocht, de kwaliteit van de voor stikstof gevoelige habitats kan verslechteren of daarvoor significante gevolgen kan hebben.

In het Programma Aanpak Stikstof, de toelichting op de wijziging van de Natuurbeschermingswet (onder andere Tweede Kamer, vergaderjaar 2012-2013, 33 669, nr. 3 en C) en de Nota van Antwoord op de zienswijzen ten aanzien van de ontwerp-PAS is de werking van de PAS uitgebreid toegelicht en is ook ingegaan op de wijze waarop de overheid door middel van de PAS voldoet aan de voor Nederland uit de Habitatrichtlijn en Vogelrichtlijn voortvloeiende verplichtingen. Gelet hierop zie ik geen aanleiding om af te wijken van de PAS systematiek bij het project Ring Utrecht.

Bij het bepalen van de verkeersprognoses voor 2030 wordt uitgegaan van de projecten uit het MIRT-projectenboek waarvan de financiering rond is en waarvoor een principevariant is gekozen op bestuurlijk niveau. Voor deze projecten geldt dat ze een grote mate van zekerheid hebben te worden gerealiseerd.

Ingevolge artikel 5 van de Regeling programmatische aanpak stikstof is de ontwikkelingsruimte die het bevoegd gezag toedeelt in een toestemmingsbesluit gelijk aan de toename van de stikstofdepositie op een hectare van een voor stikstof gevoelig habitat in een Natura 2000-gebied die een project of andere handeling per kalenderjaar kan veroorzaken, uitgaande van het jaar waarin de depositie als gevolg van dat project of die andere handeling het hoogst is. De stikstofemissie als gevolg van het project in de gebruiksfase is zoveel hoger dan in de realisatiefase, dat op basis hiervan kan worden gesteld dat de (netwerk)effecten in de gebruiksfase maatgevend zijn voor de depositiebijdrage van het project. Bij het bepalen van de depositiebijdrage van het project zijn de activiteiten in de realisatiefase daarom buiten beschouwing gelaten.

Het PAS behelst een samenhangende, gebieds- en sector overstijgende aanpak die dwingend doorwerkt in het beleid van verschillende overheden en die verbetering van milieu en watercondities paart aan ruimte voor bedrijfsontwikkeling (Memorie van Toelichting PAS).

Voor het volgen en bewaken van de realisatie van de doelstellingen van dit programma is er een zorgvuldig systeem van monitoring, rapportage en bijsturing. Eén van de aspecten die gemonitord wordt is de ontwikkeling van de stikstofdepositie in Nederland. De depositiedaling tussen 2014 en 2020/2030 wordt jaarlijks per hectare bepaald met behulp van AERIUS Monitor. Zolang de geprognosticeerde depositiedaling tussen 2014 en 2020/2030 gedurende de looptijd van het programma ten minste gelijk blijft aan de prognose waarop de gebiedsanalyses zijn gebaseerd, bestaat op basis hiervan geen aanleiding het ecologisch oordeel uit de gebiedsanalyses te herzien en het programma bij te sturen. Wanneer blijkt dat de daling achterblijft bij de prognose bij aanvang van het programma, zal op grond van een analyse van de oorzaken onderzocht worden of de daling van de depositie nog steeds haalbaar is en wordt zo nodig bijgestuurd.

De in de zienswijze genoemde bronmaatregel ziet op afspraken met betrekking tot de vrijwillige maatregelen die veehouders kunnen treffen. Deze afspraken zijn wel degelijk verplichtend van karakter. Daarnaast is sedert 2015 een aanscherping van de normen voor de maximumemissie van ammoniak uit stallen in het Besluit emissiearme huisvesting van kracht, alsook een aanscherping van de normen voor de aanwending van dierlijke mest in het Besluit gebruik meststoffen.

In de PAS is geborgd dat toedeling van ontwikkelingsruimte is verdeeld over de eerste en tweede helft van het tijdvak van zes jaar. In de eerste helft van het tijdvak van het programma is 60% van de ontwikkelingsruimte voor segment 2 beschikbaar en in de tweede helft is dat 40%. Bij het ecologisch oordeel is er rekening mee gehouden dat de afname van de stikstofdepositie niet volgens een rechte lijn verloopt, maar volgens een golvende dalende lijn. Er is eveneens in aanmerking genomen dat in het begin van het tijdvak van het programma mogelijk tijdelijk een toename van de stikstofdepositie kan plaatsvinden ten opzichte van de uitgangssituatie bij aanvang van het programma. Hiervan kan sprake zijn wanneer de uitgifte van ontwikkelingsruimte en de feitelijke benutting van die ontwikkelingsruimte sneller verlopen dan de daling van de stikstofdepositie of bij tijdelijke projecten. De ontwikkelingsruimte als geheel is echter gelimiteerd. Een mogelijke tijdelijke toename van depositie aan het begin van het tijdvak gaat altijd gepaard met een verminderde uitgifte van ontwikkelingsruimte op een later moment in datzelfde tijdvak en

vanaf dat moment een versnelde daling van depositie (zie ook Nota van Antwoord zienswijze PAS d.d. 1 juli 2015).

In de huidige Natuurbeschermingswet 1998 en de toekomstige Wet natuurbescherming is een wettelijke grondslag gecreëerd voor het Programma Aanpak Stikstof. In artikel 19kg, vierde lid, van de Natuurbeschermingswet 1998 is geregeld dat het programma ten minste eenmaal in de zes jaar wordt vastgesteld. In het Programma Aanpak Stikstof (2015-2021 zoals gewijzigd na partiële herziening op 15 december 2015) is op p. 68 aangegeven dat in 2020 een programma wordt gemaakt voor het volgende tijdvak (1 juli 2021-1 juli 2027), waarbij de bijbehorende gebiedsanalyses worden vernieuwd. Daarin zal worden vastgelegd welke herstelmaatregelen noodzakelijk blijven. In de gebiedsanalyses is een doorkijk gegeven en zijn de herstelmaatregelen benoemd die naar de huidige verwachting nodig zullen zijn in het tweede tijdvak (1 juli 2021- 1 juli 2027) en daarna. Bovendien is in de analyses aangegeven of maatregelen die naar hun aard kunnen worden herhaald, zoals intensieve begrazing, mozaïekbeheer en verwijdering van opslag, naar verwachting na 2027 inderdaad zullen moeten worden voortgezet.

Volledigheidshalve wordt ook gewezen op artikel 19kj van de Natuurbeschermingswet 1998. Ingevolge dit artikel zijn bestuursorganen die het aangaat verplicht om zorg te dragen voor een tijdige uitvoering van de in het programma opgenomen maatregelen.

De Commissie m.e.r. heeft in haar definitieve advies d.d. 29-5-2015 aangegeven dat in het de milieu-effectrapportage en de aanvullingen voldoende duidelijk is uitgewerkt hoe intensieve monitoring, onderzoek en evaluatie van de herstelmaatregelen zullen plaatsvinden en daarop geanticipeerd kan worden met inzet van bijsturing gedurende de eerste PAS-periode. Deze procesaanpak onderbouwt, aldus de Commissie m.e.r. voldoende dat de gestelde doelen van het PAS in het eerste tijdvak haalbaar zijn.

In de eerste PAS periode zal nieuwe wetenschappelijke kennis en opgedane praktische kennis bij de toepassing van de herstelmaatregelen in PAS-gebieden worden benut om de herstelstrategieën te actualiseren. Dit onderzoek naar nieuwe herstelmaatregelen maar ook de evaluatie van de effectiviteit van de toegepaste herstelmaatregelen zal door het ministerie van EZ worden uitbesteed en door de PAS partijen worden begeleid. Deze actualisatie zal bij het begin van de tweede PAS-periode gereed zijn. Tevens zal een protocol voor het actualiseren en upgraden van herstelmaatregelen voor aanvang van de 2e PAS-periode worden uitgewerkt en vastgesteld.

In het Programma Aanpak Stikstof, de toelichting op de wijziging van de Natuurbeschermingswet (onder andere Tweede Kamer, vergaderjaar 2012-2013, 33 669, nr. 3 en C) en de Nota van Antwoord op de zienswijzen ten aanzien van de ontwerp-PAS is de werking van de PAS uitgebreid toegelicht en is ook ingegaan op de wijze waarop de overheid door middel van de PAS voldoet aan de voor Nederland uit de Habitatrichtlijn en Vogelrichtlijn voortvloeiende verplichtingen. Het PAS is, inclusief de depositieruimte die binnen het programma beschikbaar is, in zijn geheel passend beoordeeld. De gebiedsanalyses, die onderdeel uitmaken van het programma, vormen de onderbouwing van de passende beoordeling op gebiedsniveau. In de gebiedsanalyses is voor elk Natura 2000-gebied onderbouwd dat, tegen de achtergrond van de effecten van de maatregelen die op grond van het programma worden getroffen, het gebruik van de depositieruimte, met inbegrip van ontwikkelingsruimte, die beschikbaar is voor projecten, andere handelingen en overige ontwikkelingen, de natuurlijke kenmerken van de te beschermen habitattypen en leefgebieden van de soorten niet zal aantasten.

De klassenindeling is mede ingegeven vanuit de passende beoordeling van het PAS. De kritische depositiewaarden worden primair uitgedrukt in (hele) kilogrammen stikstof per hectare per jaar omdat preciezer dan hele kilogrammen vanuit ecologisch oogpunt niet verantwoord wordt geacht. Eén kilogram stikstof komt ongeveer overeen met 70 mol (Bron: Aanvulling op de milieu-effectrapportage over het Programma Aanpak Stikstof 2015-2021 van 1 mei 2015). Vanwege onzekerheden in het bepalen van de omvang van stikstofdepositie wordt in het kader van het onderscheiden van alternatieven in de milieu-effectrapportage gewerkt met de helft van 70 mol/ha/jaar om verbeteringen en verslechtingen aan te geven.

Daarbij komt dat de verkeersbijdrage aan stikstofdepositie in 2027 na uitvoering van het project in alle Beschermde natuurmonumenten lager is dan in de huidige situatie. Alleen in Heidebloem is

		lokaal sprake van een zeer geringe toename (maximaal 1,41 mol /ha/jaar), maar ook in dit gebied neemt de depositie gemiddeld genomen af. Op basis van bovenstaande wordt geconcludeerd dat het project niet zal leiden tot een schadelijk effect op het natuurschoon, de natuurwetenschappelijke betekenis of aanwezige planten en dieren.
15	<p>Geluidsoverlast</p> <p>In de wijken langs de A12 en A27 is in delen van Hoograven en Lunetten sprake van verbetering van het geluidniveau. Het gaat hier om een achterstallige aanpak, die ook zonder verbreding dient te worden uitgevoerd. In de overige wijken is de vermindering van geluidsoverlast zeer beperkt c.q. nagenoeg nihil.</p> <p>In het voor Utrechters zeer belangrijke recreatiegebied Nieuw Amelisweerd is sprake van een zeer forse toename van het geluid. Zo neemt het geluidniveau ter hoogte van het landhuis Nieuw Amelisweerd toe van 52 dB(A) tot 55 dB(A). Dit betekent een verdere ernstige aantasting van de recreatieve kwaliteit van de landgoederen, waarvoor de herplaatsing van de aarden wal langs de A27 na verbreding van de bak duidelijk geen soelaas biedt. Wij verzoeken u met klem om in plaats van deze wal te denken aan een scherm van fatsoenlijke hoogte. Dat spaart ter plekke ook nog een flink aantal bomen, die anders moeten wijken voor de wal.</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de aanvullende inpassingsmaatregelen die in het tracébesluit worden getroffen, die tevens een positief effect op de geluidssituatie in Amelisweerd hebben.</p> <p>In de Wet milieubeheer is voorgeschreven dat het verplicht is om de sanering langs een traject mee te nemen bij de uitvoering van het project, als dat project leidt tot het aanpassen van de geluidproductieplafonds. Aangezien dat bij het project Ring Utrecht het geval is, zal de sanering tegelijkertijd met de realisatie van het tracébesluit worden uitgevoerd.</p> <p>Er kan niet worden gesteld dat de sanering eerder plaats zou vinden, als deze los van het project (autonoom) zou worden uitgevoerd. Voor deze autonome sanering geldt conform de Wet milieubeheer dat het saneringsplan uiterlijk 30 december 2020 moet zijn ingediend. De minister moet dan het plan nog vaststellen, waarbij ook een termijn van uitvoering kan worden opgenomen. Bovendien is het niet zo dat het meenemen van de sanering in het project Ring Utrecht leidt tot minder omvangrijke maatregelen dan bij een autonome sanering. De maatregelen zijn in het project gedimensioneerd op een verkeersprognose voor het jaar 2036 en die is hoger dan de verkeersintensiteiten uit het geluidregister die bij autonome sanering gebruikt moeten worden. Een hogere geluidbelasting betekent dat er meer maatregelen getroffen moeten worden om aan de streefwaarde voor sanering te kunnen voldoen.</p>
17	In de geluidsberekeningen is ten onrechte geen rekening gehouden met reflectie van spoorweggeluid aan de nieuwe dan wel hogere geluidsschermen.	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg.</p> <p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidsscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West.</p>
18	Gezien de ruimtelijke en akoestische impact van het project op de omgeving pleiten wij voor een hogere ambitie. Een ambitie die aansluit bij de doelstelling van het project op het gebied van leefbaarheid en bij de huidige stand der techniek. Wij verzoeken u om de meest geluidreducerende asfaltlaag toe te passen die beschikbaar is op het moment dat geasfalteerd gaat worden. Voor het overige sluiten wij ons op dit punt aan bij de Zienswijze van de gemeente Utrecht. Dit betreft tevens de wens om de noodzakelijke geluidssanering vroeg in het project te realiseren en geluidsschermen te voorzien van zonnepanelen.	<p>De wens om de geluidsschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidsschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt en kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden.</p> <p>De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>De geluidsschermen hebben als primaire doel het beperken van de geluidbelasting. Daarnaast is er sprake van een afweging tussen verschillende ambities: een groene uitstraling, een bijzondere uitstraling op specifieke locaties, opwekken zonne-energie, transparantie. In het tracébesluit is een passage opgenomen die het mogelijk maakt in de toekomst zonnepanelen op de geluidsschermen te plaatsen, mits dit geen gevolgen heeft voor de akoestische kwaliteit daarvan.</p> <p>In het maatregelenpakket in het ontwerp-tracébesluit is tweelaags ZOAB als bronmaatregel opgenomen, dit is voor dit project het stilste wegdek dat op grote schaal kan worden toegepast. Met dit wegdek en de nieuw te plaatsen schermen zal de geluidssituatie in het onderzoeksgebied aanzienlijk verbeteren en kan vrijwel overal worden voldaan aan de wettelijke normen. U geeft aan dat er bij voorkeur een nog stiller wegdek moet worden toegepast. Aangezien er kan worden voldaan aan de wettelijke normen, is daartoe binnen het project geen aanleiding.</p>
19	<p>Bouwhinder, overige zaken</p> <p>In het MER wordt aangegeven dat tijdens de uitvoeringsfase te allen tijde zal worden voldaan aan de relevante wet- en regelgeving. Dit wordt vooral gerelateerd aan de bouwhinder langs het tracé. Wij verzoeken u de scope van bouwhinder te verbreden naar hinder voor omwonenden langs de alternatieve routes via het onderliggend wegennet. Door een toename van verkeer op het</p>	Er bestaat een kans dat door werkzaamheden aan de Ring Utrecht schade ontstaat aan eigendommen van derden. Aan de hand van de voorgenomen werkzaamheden wordt een invloedsgebied in kaart gebracht. Binnen dit gebied worden – vóór aanvang van de werkzaamheden – bouwkundige vooropnamen uitgevoerd aan objecten, installaties of landbouwgronden. De vooropnamerapporten worden aan de eigenaren verstrekt en gebruikt om te

	<p>onderliggend wegnen komt de leefbaarheid verder onder druk te staan. Ook vrezen wij dat de fietsbereikbaarheid en de autobereikbaarheid in de regio in gevaar gaan komen. Dit kan de doodsteek zijn voor bedrijven. Vanwege de lange uitvoeringsperiode is het wenselijk om ook voor dit aspect mitigerende maatregelen te nemen, en die maatregelen op te nemen in het TB. Een periode van 8 jaar bouwwerkzaamheden is zeer ingrijpend. In het TB verzoeken wij u de volgende punten nader uit te werken:</p> <p>Hoe bereikbaarheid voor alle vervoersmodaliteit en wordt gewaarborgd en files voorkomen.</p> <p>Hoe schade door trillingen aan gebouwen, woningen en mensen in die gebouwen wordt voorkomen.</p> <p>Hoe schade door trillingen aan natuur wordt voorkomen.</p> <p>Hoe schade door werkzaamheden aan het folie wordt voorkomen. Bijv., maar niet uitsluitend: schade door het slaan van enorme damwanden dichtbij gebouwen. Schade door veranderingen in de waterhuishouding aan gebouwen, funderingen, natuur, Amelisweerd, parken in Lunetten, volkstuinen, tuinen, golfbanen, boerenland, drinkwatervoorzieningen. Zowel dichtbij als veraf.</p> <p>Hoe schade aan bovengenoemde objecten wordt afgehandeld en wie daarvoor verantwoordelijk is. Welke straf maatregelen er zijn als schade niet of te laat wordt uitgekeerd vanwege failliet gaan van bouwbedrijven of verzekeringen, bezuinigingen bij de overheid, een nieuwe economische crisis, etc. etc.</p> <p>Eerst geluidsmuren bouwen, dan pas werken aan de weg.</p>	<p>beoordelen of er een verband bestaat tussen schade en de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Aangewezen objecten, installaties of landbouwgronden zullen worden gemonitord tijdens de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Indien er volgens een benadeelde schade is ontstaan als gevolg van de werkzaamheden dan kan deze een verzoek om schadevergoeding indienen.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p> <p>In de voorbereiding van de realisatie vormt "minder hinder" en belangrijk aandachtspunt. Daaronder valt ook de door u genoemde hinder vanwege bouwverkeer of een verkeerstoename op andere wegen dan de A12 en de A27. De bereikbaarheid van woningen en bedrijven blijft daarbij geborgd in het op te stellen contract met de aannemer(s). Ditzelfde geldt voor de beperking van trillinghinder. Daarnaast is de wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>Over uw zorg over het (tijdig) betalen van schadevergoeding in relatie tot bouwverkeer, wordt het volgende opgemerkt. Veelal zal afwikkeling van bouwverkeer-claims, wegens omrijden, dan wel verminderde bereikbaarheid plaatsvinden in het kader van de Beleidsregel Nadeelcompensatie, welke wordt uitgevoerd door Rijkswaterstaat. Uitgangspunt is dat het nadeel in principe voor uw rekening blijft vanwege het normaal maatschappelijk risico. Het kan zijn dat de schade zo bijzonder of zo groot is, dat van die regel moet worden afgeweken. In dat geval kunt u voor, meestal gedeeltelijke, compensatie van het nadeel in aanmerking komen. De Staat is gehouden aan haar eigen regelgeving.</p> <p>Wanneer er sprake is van onrechtmatig veroorzaakte bouw-schade zal de claim ingediend moeten worden bij het betreffende bouwbedrijf/opdrachtnemer, welke hiervoor verzekerd is. Het risico van een eventueel faillissement van opdrachtnemer wordt doorgaans afgedekt door middel van bankgarantie/verzekering.</p>
20	<p>Ten slotte benoemen wij nog een aantal punten waarop wij het OTB strijdig achten met haar eigen geformuleerde doelstelling: "De kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren"</p> <p>de locatie van de fietsbrug over de Kromme Rijn is niet uitgewerkt;</p> <p>de toename van het aantal verkeersslachtoffers, als beschreven door Decisio in de MKBA, is in strijd met uw beleid tot reductie van dat aantal;</p> <p>de vormgeving van het verkeersplein Rijnsweerd heeft een dramatische uitstraling op de omgeving (tot 12 meter hoge fly-overs en torenhoge geluidschermen);</p> <p>de Raad van State heeft in 1980 de breedte van de bak beperkt. Die beperking staat nog. Verbreding is niet toegestaan;</p> <p>gezondheidseffecten zijn niet voldoende gekwantificeerd; met name het effect van roet, en van slijtage van wegdek, banden en remmen moet in kaart worden gebracht;</p> <p>verscheidene monumenten (Limes, Hollandse Waterlinie, Amelisweerd, enzovoort) worden bedreigd. Wij verzoeken u een Heritage Impact Assessment op te stellen voor deze gebieden. Voor zover niet in bovenstaande inbegrepen nemen wij daarnaast de zienswijze van de Gedeputeerde Staten van de Provincie Utrecht over ten aanzien van EHS en het toepassen van groeiscenario's volgens de nieuwste inzichten.</p> <p>Conclusie</p> <p>Het OTB is strijdig met de eigen uitgangspunten. Het plan verbetert noch de verkeersafwikkeling,</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>De uitspraak waaraan de zienswijze refereert, is de uitspraak van de Kroon van 24 december 1980. Daarin is uitgesproken dat goedkeuring werd onthouden aan het bestemmingsplan Maarschalkerweerd. In dit bestemmingsplan werd onder meer de aanleg van de A27 planologisch mogelijk gemaakt. Gelet op bezwaren van de Aktie Amelisweerd, was de Kroon van oordeel dat de bestemming weggebonden groen ter hoogte van het bos Amelisweerd niet voor goedkeuring in aanmerking kwam, voor zover deze bestemming niet benodigd was voor de bak-constructie. De A27 is dan ook ter hoogte van Amelisweerd in een bak-constructie aangelegd, waarmee aan deze uitspraak gevolg is gegeven. De uitspraak is nu niet meer relevant, want uit het thans voorliggende tracébesluit met bijlagen en uit de bijbehorende milieu-effectrapportage tweede fase, volgt dat extra rijstroken moeten worden toegevoegd en weefbewegingen moeten worden verminderd, mede vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. Om dit uit te kunnen voeren, kan niet langer met de huidige bakconstructie worden volstaan.</p> <p>1. De locatie van de fietsbrug is binnen het tracébesluit nader bepaald. Zie hiervoor de Nota van Wijziging.</p> <p>2. Er zijn meer aspecten ten aanzien van de verkeersveiligheid dan in de maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) is meegenomen. In de toelichting bij het tracébesluit hoofdstuk 2 staat</p>

noch de leefomgeving. Wij verzoeken u op basis van deze zienswijze om het project Ring Utrecht A27/A12 niet uit te voeren.

beschreven dat, ondanks de toename van het aantal vervoersbewegingen, de verkeersveiligheid verbeterd is. De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat deze redenering goed is onderbouwd.
3. De vormgeving van knooppunt is tot stand gekomen in een nauwe samenwerking met een Q-team voor de ruimtelijke kwaliteit, waarin ook de provincie en de gemeente Utrecht vertegenwoordigd zijn. Daarnaast hebben bewoners meegedacht met de verschillende varianten voor het toekomstige knooppunt.

4. De uitspraak waaraan de zienswijze refereert, is de uitspraak van de Kroon van 24 december 1980. Daarin is uitgesproken dat goedkeuring werd onthouden aan het bestemmingsplan Maarschalkerweerd. In dit bestemmingsplan werd onder meer de aanleg van de A27 planologisch mogelijk gemaakt. Gelet op bezwaren van de Aktie Amelisweerd, was de Kroon van oordeel dat de bestemming weggebonden groen ter hoogte van het bos Amelisweerd niet voor goedkeuring in aanmerking kwam, voor zover deze bestemming niet benodigd was voor de bak-constructie. De A27 is dan ook ter hoogte van Amelisweerd in een bak-constructie aangelegd, waarmee aan deze uitspraak gevolg is gegeven. De uitspraak is nu niet meer relevant, want uit het thans voorliggende tracébesluit met bijlagen en uit het bijbehorende milieu-effectrapportage tweede fase, volgt dat extra rijstroken moeten worden toegevoegd en weefbewegingen moeten verminderd, mede vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. Om dit uit te kunnen voeren, kan niet langer met de huidige bakconstructie worden volstaan.

5. Luchtkwaliteit in de tijd

De luchtkwaliteit wordt bepaald door de mate van schadelijke, luchtverontreinigende stoffen. Deze stoffen zitten van nature al in de lucht, maar ook de mens draagt er aan bij. De grootste bronnen van luchtverontreiniging veroorzaakt door de mens zijn: transport (wegverkeer, scheepvaart en luchtvaart), bedrijven (energiecentrales, raffinaderijen, bouw, veehouderijen), landbouw (mest en fijn stof) en consumenten (cv-ketel, open haard). Voor wegverkeer zijn vooral emissies (uitstoot) van stikstofoxiden (NOx) en fijn stof (PM10) van belang. De emissies van stikstofoxiden en fijn stof door het wegverkeer zijn sinds 1990 sterk gedaald (resp. ca 60 tot 80 %), ondanks dat het verkeer sterk (ca 40%) is toegenomen. De dalende trend voor stikstofoxiden komt vooral door toepassing van de driewegkatalysator. De emissies van fijn stof zijn in eerste instantie vooral verminderd doordat motoren steeds zuiniger worden en minder brandstof gebruiken en later door de toepassing van roetfilters.

Roet

Voor roet is geen norm vastgesteld waarop getoetst kan worden en is daarom niet meegenomen in de milieu-effectrapportage deelrapport Luchtkwaliteit als indicator voor luchtkwaliteit. In de rapportage Ring Utrecht, van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit, welke behoort bij de ontwerp-tracébesluit-documenten, zijn wel de effecten van de projectvarianten op de concentraties roet als indicator inzichtelijk gemaakt.

EU Normen en gezondheids-advieswaarden

In 2008 werd de Europese richtlijn luchtkwaliteit van kracht. Hierin staan eisen (normen /grenswaarden) voor concentraties van stoffen in de lucht. Deze normen zijn opgenomen in de Nederlandse Wet milieubeheer. De EU norm voor fijn stof PM10 is 40 u/m³ (jaargemiddelde concentratie) en voor fijn stof PM_{2,5} 25 u/m³ (jaargemiddelde concentratie). Voor fijn stof PM10 is ook een strengere norm voor de dagwaarde van 50 u/m³ vastgesteld, die 35 keer per jaar mag worden overschreden. De afgeleide jaargemiddelde concentratie van deze dagnorm is 31,2 u/m³. De normen zijn opgesteld met oog op de menselijke gezondheid, maar ook onder deze normen zijn er gezondheidsrisico's. Een verdergaande verbetering van de luchtkwaliteit is van belang om de gezondheidsrisico's vanwege luchtverontreiniging verder terug te dringen, richting de lagere gezondheid(WHO)-advieswaarden. De WHO-advieswaarde voor fijn stof PM10 is 20 u/m³ (jaargemiddelde concentratie) en voor fijn stof PM_{2,5} 10 u/m³ (jaargemiddelde concentratie). Voor fijn stof PM10 is ook een WHO advieswaarde van 15 u/m³ voor de dagwaarde.

Toekomstig Landelijk luchtbeleid

Nu bijna overal in Nederland de Europese normen worden gehaald wordt het landelijk beleid meer gericht op maximale gezondheidswinst in plaats van normoverschrijdingen. De Europese bronmaatregelen (schonere motoren) zijn momenteel het meest kosteneffectief om de

			<p>luchtkwaliteit te verbeteren. Om het wagenpark de komende jaren schoner te krijgen wordt het gebruik van minder milieubelastende brandstoffen zoals waterstof en de verdere ontwikkeling van elektrische voertuigen gestimuleerd. In de Tweede kamer brief van 5 juli 2016 is gemeld dat de Gezondheidsraad is gevraagd om te adviseren over hoe gezondheid meer centraal te stellen in het luchtkwaliteitsbeleid. Dit advies wordt in 2017 verwacht.</p> <p>6. De effecten op de door u genoemde monumenten zijn geanalyseerd en beschreven in de milieu-effectrapportage en het deelrapport Cultuurhistorie en Archeologie. Het nogmaals beschreven van deze effecten in het kader van een Heritage Impact Assessment biedt geen aanvullende informatie en heeft daarmee geen meerwaarde voor de vaststelling van het tracébesluit.</p>
ZWE-00562	1	<p>Op 10 mei 2016 is het OTB en het MER A27/A12 Ring Utrecht ter visie gelegd. Hier mijn zienswijze op het OTB en MER.</p> <p>In het Voorkeursalternatief voor de Ring Utrecht, vastgesteld in 2010, is voor de uitbreiding van de A27 een voorkeur opgenomen voor het verbreden van de bak bij Amelisweerd (met in iedere rijrichting 7 rijstroken).</p> <p>Op basis van de meest recente toekomstscenario's is het niet vol te houden vanwege de verkeerstechnische en verkeerskundige noodzaak om het aantal rijstroken op de A27 uit te breiden naar 2x7. Het is niet alleen twee rijstroken erbij, de huidige breedte van de bak wordt van bijna 60 m verbreed naar bijna 90 m en dat voor maar twee rijstroken! Ik sluit aan bij de conclusie van de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse en de second opinion door het CPB, dat de kosten van de verbreding niet opwegen tegen de baten. Maar ook vanwege een andere redenering. Er komt t.o.v. 2 x 6 rijstroken maar 1 strook in elke richting bij. Die is slechts in 1 richting per spits eventueel nodig. Dit is voor ongeveer 1800 personenauto's, dus ongeveer 2000 personen. Het lijkt mij economisch niet verantwoord voor deze ene rijstrook en het aantal mensen dat hier voordeel van zou kunnen hebben, eventueel nog in tweevoud per dag de andere kant op, honderden miljoenen euro's uit te geven.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur en 2x6 rijstroken).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p> <p>In de "gids van probleemverkenning tot ontwerp tracé besluit Ring Utrecht" is een analyse te vinden van de verbreding van de bak in relatie tot de in de bak gerealiseerde oplossing. Daarin zijn de benodigde breedtes en de invulling van de weg toegelicht.</p>
	3	<p>Ik ga geen 17 delen maken over waarom deze uitbreiding, mooi uitgewerkt in uw documentatie, niet nodig is. Ik verwijs u slechts naar het derde boek "Weg van Mobiliteit" van Kris Peeters. Hierin staan vele aspecten waarom denken in zoveel meer asfalt een doodlopende weg is. Graag zou ik alle redenen die hij geeft voor andere en betere mobiliteit door u weerlegt willen zien.</p>	<p>Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer, hoofdstuk 8.</p> <p>Het door u aangehaalde boek is bekend. In onderhavige procedure gaat het om de toetsing van het project aan beleid en aan belangen. Een boek is beleid noch belang, maar opinie. Toetsing van het project aan opinie is niet aan de orde.</p>
	4	<p>Het is ook mijn zienswijze, en wel hierom: Het Min. van I&M ziet de auto als de oplossing voor het spitsprobleem waar, in werkelijkheid dat de fiets en het OV zijn. De verhouding is scheef en deze moet worden rechtgetrokken. De 2000 personen die ik zojuist noemde kunnen in 2 treinen. Binnen een minuut kunnen zij op CS of ander station ter plekke zijn. De winkeliers zijn erg blij met de huidige capaciteit van het nieuwe Utrecht CS. Genoeg capaciteit om niet 2 x 7 aan te leggen. Op het totaal aantal mensen in de spits ter hoogte van Amelisweerd op de A27 is dit reëel mogelijk.</p> <p>Laten we eerst eens afwachten wat de invloed van de tram naar de Uithof hierop zal zijn al deze rijdt. Ook de Vleugel (Vleuten, Geldermalsen, Woerden, Breukelen) treindienstregeling die binnen enkele jaren gebruikt kan gaan worden zal een grote invloed hebben. Het station Vaartsche Rijn gaat 22 augustus open. Daarnaast worden betere fietspaden aangelegd en geschikt gemaakt voor e-bikes etc. Dit vervoer is veiliger, schoner, gezonder, geeft geen of veel minder lawaai en veroorzaakt geen roet, fijnstof en andere schadelijke emissies. Het is bijvoorbeeld een groot probleem om straks als de Uithoflijn rijdt op een gevaarlijke kruising voor 18000 mensen per dag</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen)</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het</p>

	<p>een ongelijke kruising te realiseren.</p> <p>Ook zou het logisch zijn om eerst de Noordelijke Randweg Utrecht te verbeteren, daar zijn veel meer voordelen te behalen. En ook de verkeerskundige invloed daarvan afwachten.</p>	<p>tracébesluit zoals nu voorligt. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>Uit deelrapport Verkeer (hoofdstuk 6) valt op te maken dat de capaciteitsvergroting op de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) onvoldoende oplossend vermogen biedt voor de doorstromingsproblemen op en nabij de Ring Utrecht.</p> <p>In de milieu-effectrapportage tweede fase is het effect van de NRU inzichtelijk gemaakt in de autonome ontwikkeling waarbij de aanleg van de NRU wel gerealiseerd werd verondersteld terwijl de A27/A12 in deze variant niet verbreed is. De effecten van de Noordelijke Randweg Utrecht op de A27/A12 zijn zeer beperkt.</p>
5	<p>Na de dieselschandalen mag er ook wel even op de rem getrapt worden. In ieder geval niet faciliteren wat zo verkeerd blijkt te zijn. U promoot roken, suiker en vet. Er is nu een tijd dat men ook ten aanzien van die zaken een omslag in denken heeft gezet en langzaam aan neemt men er afstand van. Nu ook nog de nadelen van het autoverkeer beperken. De grote twee zijn: het spitsverkeer, woon-werk, en solitair priveverkeer in de binnensteden en dorpen.</p> <p>U heeft in uw campagnes het altijd over van A naar Beter. Daar gaat u helemaal niet over. Slechts een deel ergens tussen ver van A en eveneens al dan niet ver van B. Maar omdat de weg verbreed wordt, heeft dit een aantrekkende werking waardoor de spits korter en drukker wordt. De fles wordt verbreed en de hals blijft smal. De gevolgen zijn drastisch voor het onderliggende wegennet waar u geen verantwoording over aflegt in het OTB. De files nemen daar toe en de oversteekbaarheid etc. af. Irritaties nemen eveneens toe en de totale rijtijd. De veiligheid neemt er door af.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>In hoofdstuk 6 van de milieu-effectrapportage tweede fase en in het deelrapport verkeer is ingegaan op de effecten op het onderliggende wegennet en de verkeersveiligheid. Anders dan u aanneemt wordt het onderliggend wegennet op veel locaties juist minder druk doordat er meer capaciteit op het hoofdwegennet beschikbaar komt. Daardoor neemt de verkeersveiligheid op het onderliggend wegennet toe.</p>
7	<p>Over de risico's van het project wil ik kort zijn.</p> <p>De kans op schade aan de folie is reëel aanwezig met ernstige gevolgen. Bij de aanleg van de huidige A27 ter hoogte van Amelisweerd is gekozen om geen grondwater te verlagen. De redenen daarvoor gelden nog steeds.</p> <p>In het OTB staat toch een mogelijkheid om dat nu wel te doen, met bijvoorbeeld een retourbemaling. Deze techniek is lang niet altijd betrouwbaar en ook kan een lichte en tijdelijke grondwater verlaging enorme risico's inhouden. Bovendien is de grondstructuur niet geschikt voor retourbemaling.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
9	<p>Al jaren heb ik last van chronisch hoesten en schrapen van mijn keel. Dat komt omdat ik veel fiets en vuile lucht inadem. Dt hoopt zich op in mijn luchtpijp en komt er, gelukkig denk ik, bijna dagelijks met een prop weer uit. Het is zoals het is.</p> <p>Het autoverkeer is veel te onveilig en hinderlijk in de stad, daar heb ik als veel-fietser last van. Ik heb en gebruik ook een auto.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>U geeft aan dat het autoverkeer in de stad onveilig en hinderlijk is. Het tracébesluit heeft uitsluitend betrekking op het hoofdwegennet (snelwegen) en niet op het onderliggend wegennet (verkeer in de stad). Aan deze onveilige en hinderlijke situatie kan met dit tracébesluit dan ook niets veranderd worden.</p>
ZWE-00563	<p>1 In de file top 50 staan enkele files die door dit project zouden moeten worden aangepakt. Allereerst merk ik op dat de files blijven, ook met dit project. Dat rekent u zelfs zelf uit. Maar bovendien valt op dat de files die u met dit project zou willen verminderen, niet speciaal opvallen in de top 50. Heel veel geld maar u los het probleem niet op.</p>	<p>In de file top 50 staan verschillende deeltrajecten die onderdeel zijn van de Ring Utrecht. Een van de twee doelstellingen van het project is om de doorstroming op de Ring Utrecht A27/A12 te laten voldoen aan de streefwaarde 2 uit de Nota Mobiliteit, op een verkeersveilige manier. Het doel van dit project is overigens niet dat alle files worden opgelost, maar dat de doorstroming verbetert. Bij een streefwaarde van 1,0 is er geen sprake meer van file. De ring verbetert de doorstroming maar voorkomt niet alle vertragingen op de ring. Er wordt een mate van vertraging geaccepteerd, omdat voor het volledig oplossen van de files het ruimtegebruik en de benodigde financiële middelen te groot zijn. In het milieueffectrapport is aangetoond dat de doorstroming per saldo verbetert.</p>
	<p>3 Ik vrees hogere geluidbelasting als gevolg van de uitbreiding van de A27. Deze vrees wordt versterkt doordat het huidige geluidscherm bij de bedrijven aan het Zwarte Woud wordt verwijderd. Alsnog plaatsen van een geluidscherm heeft als bijkomend voordeel dat er geen direct zicht op de snelweg ontstaat. Een met klimop begroeid scherm is esthetisch veel aantrekkelijker dan het asfalt van een snelweg.</p>	<p>In het ontwerp-tracébesluit komt het geluidscherm dat in de huidige situatie op de rand van de verdiepte ligging staat te vervallen. Uit de afweging van de doelmatige maatregelen is gebleken dat het terugplaatsen van dit scherm onvoldoende extra geluidreductie oplevert bij de achterliggende woningen en daardoor niet doelmatig is. Dit heeft in het ontwerp-tracébesluit geresulteerd tot een maatregelenpakket waarmee er bij 3 woningen nog een overschrijding optrad van de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan van</p>

			<p>maximaal 1 dB.</p> <p>Zonder het geluidsscherm langs de rijksweg zal tussen de bedrijfsgebouwen Woudstede en Arboned een gat in de afscherming ontstaan, waarvan door de insprekers wordt opgemerkt dat er veel geluid doorheen zal komen. Aangezien de hoge kantoorgebouwen aan weerszijden zorgen voor een goede afscherming, zou het gat inderdaad kunnen worden ervaren als een opvallende bron van geluid.</p> <p>Uit een aanvullende afweging is gebleken dat een scherm van 6 meter hoog, dat tussen de bestaande bedrijfsgebouwen kan worden geplaatst, doelmatig is. De resterende overschrijdingen kunnen daarmee worden weggenomen en het geluid uit het gat tussen de gebouwen zal als minder hinderlijk worden ervaren. Dit betekent dat het tracébesluit hierop is aangepast. In het Landschapsplan is aangegeven dat schermen op deze locatie een groene uitstraling zullen krijgen.</p>
	4	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermd flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.</p>
	11	Om de uitkomsten van de luchtberekeningen in het MER goed te kunnen beoordelen zou ik graag willen weten hoe de toekomstige emissies zijn berekend. Het gaat dan met name over de samenstelling van het wagenpark en bijbehorende emissiefactoren per voertuigklasse. In de Bijlage 3 van het Deelrapport luchtkwaliteit 'invoergegevens modelberekeningen' staan dergelijke essentiële data niet vermeld. Het MER schiet tekort in transparantie.	<p>In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&M bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Tabellen_grafieken/Milieu_Leefomgeving/Emissiefactoren. De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer. Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.</p>
ZWE-00565	4	Het geluidsscherm langs het volkstuintencomplex ATV Stadion is gepland als 2 m hoog. Dat is te laag om depositie van roet te voorkomen. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuintje vanwege de roetdepositie. Als de verbreding niet doorgaat, en ook als de verbreding wel doorgaat, is het nodig het scherm te verhogen tot 4 meter.	<p>Op dit moment is geen scherm tussen de A27 en het volkstuintencomplex aanwezig. In de toekomstige situatie is er een scherm, en bovendien zijn de emissies dan lager dan nu, vanwege het schoner worden van het autoverkeer. Dat geldt voor de situatie zonder en met project. De verontreiniging van groenten, fruit, of tuinen zal in de toekomstige situatie dus niet ernstiger zijn dan momenteel. Waar het momenteel niet mogelijk is om pesto te maken uit zevenblad zal dat in 2030 waarschijnlijk ook nog zo zijn.</p>
	5	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermd flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.</p>
ZWE-00566	2	Vanzelfsprekend ervaren wij in het zuiden van De Bilt de grote drukte op de snelwegen A27 en A28. Het begin van het boekje 'Ontwerp-Tracébesluit in beeld', waar de nadruk sterk wordt gelegd op toenemende verkeersdruk komt dan ook op het eerste gezicht geloofwaardig over. Dat verandert als je de recente prognoses van Centraal Planbureau en Planbureau voor de	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenari'o's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (2.2.1 verkeersprognoses en 2.2.2 gebruik toekomstscenari'o's).</p>

	<p>Leefomgeving ziet. Wij dringen er dan ook sterk op aan om op basis van die prognoses de rekensommen opnieuw te maken en te bezien of de maatregelen die u voorstelt in volle omvang nodig zijn.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast.</p>
3	<p>Wij beseffen goed dat het naast verkeerskwantiteit ook om verkeersveiligheid gaat. Wij zouden graag toegelicht zien welke maatregelen specifiek voor verhoging van de verkeersveiligheid worden getroffen, ongeacht de rekensommen over verkeerskwantiteit.</p>	<p>Verkeersveiligheid wordt verbeterd doordat weefbewegingen voor de knooppunten plaatsvinden, vluchtstroken worden aangebracht op locaties waar dat nu niet het geval is, de verbindingsboog van de A28-oost naar de A27-zuid in knooppunt Rijnsweerd waarop ongelukken voorkomen vervangen wordt door een veiligere, flauwere boog zonder weefvakken. Daarnaast trekt het verkeer van het relatief onveilige wegen (onderliggend weggennet met tegengesteld verkeer) naar de relatief veilig wegen (hoofdwegennet).</p> <p>In het deelrapport verkeer, maart 2016, (deelrapporten bij de milieu-effectrapportage) zijn onder andere in hoofdstuk 8.8 de verkeersveiligheidseffecten (kwalitatief) per deelgebied en in totaliteit beschreven.</p>
4	<p>In en nabij het tracé van de A27 en A28 bevinden zich veel waardevolle bomenrijen, boomgroepen, sloten, poelen en andere landschapselementen. Zij hebben niet alleen op zichzelf belangrijke ecologische en landschappelijke waarden, maar ook vanwege hun betekenis als ecologische verbinding voor vleermuizen en andere diersoorten. Uitgangspunt bij de verbredingsplannen is vanaf het begin geweest dat de bestaande natuur in dit smalle en daarmee extra kwetsbare deel van de Ecologische Hoofdstructuur niet zou worden aangetast, zo hebben wij vernomen van onder meer de gemeente De Bilt en Utrechts Landschap. De praktijk blijkt anders te zijn. Bijlage A bij de MER 'Ontwikkeling bosgebieden' toont onder andere welk 'bosgebied' op de nominatie staat om te verdwijnen. Toen wij dat zagen, sloeg de schrik ons, zoals u zult begrijpen, om het hart. Zo wordt voorgesteld de bermsloot in het zuidwestelijk deel van Sandwijck te verleggen en een deel van de begeleidende eikenrijen om te zagen. In onze ogen een onaanvaardbare en onnodige vernietiging van bestaande natuur. Temeer omdat de sloot belangrijk is als paaiplaats voor vis. Verlegging van de bermsloot leidt ook tot aantasting van het biotoop van de dassen die in de nabijheid hun burcht hebben en van het biotoop van onder meer ringslang en kamsalamander. Verder gaat de verlegging ten koste van bosjes waar bijzonder intensief gebruikte wissels liggen van onder andere das, vos en ree. Ons inziens zijn deze aantastingen te vermijden als een deel van het geplande talud vervangen wordt door een damwand.</p>	<p>De door u genoemde natuurwaarden, met inbegrip van de ter plekke voorkomende beschermde soorten, zijn in het natuuronderzoek in beeld gebracht. Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar deze natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven. Ook uw suggestie voor aanpassing van het ontwerp is zorgvuldig beoordeeld, maar aanleg van het ontwerp op de bedoelde locatie blijkt niet mogelijk zonder (tijdelijke) aantasting van natuurwaarden. Omdat de Flora- en faunawet het verstoren of vernietigen van vaste rust- en verblijfplaatsen zoals dassenburchten, foerageergebied en/of migratieroutes verbiedt, zal met behulp van een ontheffing moeten worden gewerkt. Dit betekent dat nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd zullen worden.</p>
5	<p>Tussen de rijbanen verdwijnt volgens de plannen eveneens veel opgaand groen. Voor een deel behoort dit tot het voormalig grondgebied van Sandwijck. Het zijn waardevolle bomen die ook als 'stepping stones' belangrijk zijn voor onder andere vleermuizen. Ook ter hoogte van het knooppunt van de Universiteitsweg staat opgaand groen op de nominatie om te verdwijnen. Wij dringen er bij u op aan om veel zorgvuldiger met bestaand groen (en water) om te gaan en waar enigszins mogelijk dit groen en water te behouden</p>	<p>In de vormgeving van knooppunt Rijnsweerd is gekozen voor een open opzet, waarbij het groen van de taluds een belangrijke visuele drager vormt. Daarbij passen geen, of slechts weinig bomen. Een groot deel van de bomen die nu binnen het knooppunt staan moeten verwijderd worden vanwege de andere ligging van de rijbanen in de faseringen en in de eindsituatie. Rondom de aansluiting Universiteitsweg is het plan tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit aangepast, waardoor er meer rekening is gehouden met de bestaande natuurlijke en landschappelijke waarden. In de Nota van Wijziging is dit nader uitgelegd.</p> <p>Het is bekend dat de door u aangegeven bomen een functie hebben voor vleermuizen, onder meer als foerageergebied. Uit het deelrapport natuur komt echter naar voren dat het kappen van deze bomen niet leidt tot aantasting van de functionaliteit van vaste voortplantings- rust- of verblijfplaatsen zoals bedoeld in artikel 11 van de Flora- en faunawet. Het is het op grond van de Flora- en faunawet niet verboden een deel van de bomen tussen de rijbanen en bij het knooppunt van de Universiteitsweg te kappen.</p>
8	<p>Wildsche Hoek De faunapassage 'Wildsche Hoek' is een flessenhals in de ecologische verbindingzone tussen Noorderpark en Kromme Rijngedebied en een bijzonder effectieve passage. Zoals u zelf aangeeft, is het de langste en breedste ecopassage van Nederland. Wij zijn absoluut niet overtuigd van de noodzaak om hier de A28 al te verbreden. Met enige rek in het hanteren van de verkeerskundige normen moet het mogelijk zijn om het viaduct te ontzien. Mocht besloten worden om het viaduct</p>	<p>Doordat er vanaf de A27 met meer rijstroken aangekomen wordt en voor het laten afvallen van rijstroken een bepaalde minimum afstand nodig is, is er ter hoogte van het wildviaduct op de parallelrijbaan één rijstrook meer aanwezig dan in de huidige situatie. Hierdoor is het nodig dit viaduct te verbreden. Deze extra rijstrook kan niet eerder afvallen vanuit de hiervoor geldende regelgeving en verkeersveiligheid.</p>

		toch te verbreden, dan zouden wij graag van u vernemen hoe u dit denkt uit te voeren met behoud van de functie van het viaduct als faunapassage tijdens de bouw.	Voor wat betreft eventuele effecten op het functioneren van ecopassage Wildsche Hoek - en op de natuur in het algemeen - tijdens de bouw zal de opdrachtnemer een ecologisch werkprotocol opstellen. In dit werkprotocol zal door opdrachtnemer worden aangegeven hoe ter plaatse omgegaan dient te worden met aanwezige flora en fauna, op welke manier en in welke periode de werkzaamheden uitgevoerd worden, kortom op welke wijze geborgd wordt dat de werkzaamheden binnen de kaders van de Flora- en faunawet zullen worden uitgevoerd. Een voorwaarde daarbij is de inzet van een deskundige. De Flora- en faunawet verbiedt het verstoren of vernietigen van vaste rust- en verblijfplaatsen zoals foerageergebied en/of migratieroutes. Zulke effecten zullen voorkomen worden. Indien dit onmogelijk blijkt, zal met behulp van een ontheffing moeten worden gewerkt.
	10	<p>Onder de Universiteitsweg bevindt zich een goed functionerende faunapassage. Net als de passage 'Wildsche Hoek' is deze essentieel voor het functioneren van de ecologische verbinding tussen Noorderpark en Kromme Rijng gebied. U onderkent deze functie en geeft aan dat de passage wordt ontzien en zelfs wordt versterkt. Dat is echter absoluut onverenigbaar met het inrichten van een bouwterrein ter hoogte van deze locatie. De verstoring hiervan zal fnuikend zijn voor het functioneren van de faunapassage en wij dringen er dan ook met klem op aan om hier geen bouwterrein in te richten.</p> <p>De bestaande en al goed functionerende ecologische route voor onder andere das, ree en ringslang zal onaanvaardbaar worden verstoord bij het inrichten van een bouwterrein in de directe nabijheid van de faunapassage. Ook wordt ter plekke van het bouwterrein gedurende lange tijd veel schade aangericht aan de bodem en vegetatie, waardoor kansen voor het ontwikkelen van waardevolle natuur op die plek verloren gaan.</p>	Een werkterrein op deze locatie is noodzakelijk in verband met een hier te bouwen ongelijkvloerse kruising van rijbanen (een zogenoemde 'pergola constructie'). De omvang van het werkterrein zal zo klein mogelijk zijn. De omvang van het werkterrein is kleiner gemaakt tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit en staat beschreven in de Nota van Wijziging bij het tracébesluit. In het contract voor de uitvoeringsfase zal de eis worden opgenomen dat de ecologische verbinding in het gebied functioneel moet blijven.
ZWE-00567	1	<p>Middels deze brief doe ik u een dringende oproep om de plannen tot verbreding van de Ring Utrecht te staken.</p> <p>U als overheid heeft de verantwoordelijkheid beslissingen te nemen die op de lange termijn goed zijn voor Nederland. Daartoe moet u belangen van verschillende groepen in de samenleving overwegen en overstijgen, het grote plaatje in acht nemen en niet worden geleid door vooroordelen.</p> <p>In de overtuiging dat u bereid bent deze verantwoordelijkheid te nemen, wil ik u in deze brief verschillende feiten voorleggen. Ik focus daarbij op vier punten en zoom uit van lokaal klein naar lokaal groter.</p> <p>1. Voordorp vecht tegen de bierkaai</p> <p>Ik ben een bewoner van Voordorp (Utrecht Noordoost), de wijk die het dichtst bij de A27 ligt. Daar woon ik in Het Groene Dak, het eerste ecologische project van Utrecht. Sinds we hier wonen (1993) proberen we maatregelen voor elkaar te krijgen tegen de verkeersherrie en luchtverontreiniging van de A27. Eerst moesten we ons best doen om de beloofde geluidswal te laten bouwen. Daarna hebben wij herhaaldelijk verzocht de A27 te overkappen, want de rond 1996 gebouwde geluidswal was, en is, te laag. Door de geluidsoverlast zijn we onder andere genoodzaakt te slapen met de ramen dicht, en hebben we nooit rust aan het hoofd als we buiten zijn. Het is u ongetwijfeld bekend wat de medische gevolgen zijn van geluidsoverlast en luchtverontreiniging voor bewoners vlakbij snelwegen.</p> <p>En toen kwamen zelfs de plannen tot verbreding van de A27. Ook daarmee zijn we jaren bezig geweest: met het lezen van stukken, het schrijven van brieven en het regelen van overleg met de diverse overheden om onze situatie onder de aandacht te brengen.</p> <p>Dat zijn 23 jaren van actievoeren. Tegen de bierkaai. Want nu lees ik in het plan dat de geluidswal ter hoogte van Voordorp met 1 meter wordt verhoogd.</p> <p>Beste lezer, er is geld voor bovenwettelijke maatregelen. Die ene meter zal het voor ons niet oplossen. Wat ons betreft mag de geluidswal 12 meter hoog worden. En we brengen u bij dezen nogmaals het ludieke voorstel van Movares onder de aandacht. Dit voorstel behelst een overkapping van de A27 langs Voordorp. Met deze Duurzame Weg won Movares in 2010 de Gouden Impuls, omdat de uitvoering ervan een bijdrage zal betekenen voor de economie, de werkgelegenheid en het duurzame imago van Utrecht, op nationaal en op Europees niveau</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.3 glazen overkapping).</p> <p>Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat met het maatregelenpakket zoals dat is opgenomen in het tracébesluit in Voordorp en de wijken daarachter kan worden voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer. In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt nader ingegaan op de vragen en opmerkingen die in de zienswijzen zijn gesteld ten aanzien van de geluidssituatie in en rondom Voordorp.</p>

		(http://www.infrasite.nl/news/news_articles.php?ID_nieuwsberichten=12792). We dringen nu extra aan op deze sterke maatregelen, want bij verbreding zal de geluidsoverlast en luchtverontreiniging voor ons nog verergeren door de inherente verkeerstoename en door de verhoogde maximumsnelheid waarmee gereden zal mogen worden.	
ZWE-00568	6	Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg.</p> <p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West.</p> <p>De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd.</p> <p>Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>
	9	Om de uitkomsten van de luchtberekeningen in het MER goed te kunnen beoordelen zou ik graag willen weten hoe de toekomstige emissies zijn berekend. Het gaat dan met name over de samenstelling van het wagenpark en bijbehorende emissiefactoren per voertuigklasse. In de Bijlage 3 van het Deelrapport luchtkwaliteit 'Invoergegevens modelberekeningen' staan dergelijke essentiële data niet vermeld. Het MER schiet tekort in transparantie.	<p>In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&M bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Tabellen_grafieken/Milieu_Leefomgeving/Emissiefactoren. De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer.</p> <p>Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.</p>
	14	De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.	<p>Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.</p>

	19	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.	Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermde Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit. Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl .
ZWE-00569	1	De uitbreiding van de A27 is een stap die niet meer van deze tijd is. Het is naar mijn idee een slecht doordacht idee om een mobiliteitsvraagstuk op te lossen door meer asfalt. Beter kunnen deze gelden geïnvesteerd worden in openbaar vervoer omdat daarmee het milieu minder belast wordt, er minder oppervlakte voor uitbreiding nodig is en minder hinder voor omwonenden creëert. Naar mijn idee is er teveel focus op het uitbreiden om meer ruimte te bieden aan auto's. Er zou gedegen onderzoek gedaan moeten worden naar mogelijkheden om te zorgen dat er minder auto's hoeven te rijden. Naast het redirectioneren naar openbaar vervoer, zouden carpoolstroken een uitkomst kunnen bieden. Uiteraard leek dat in het verleden geen oplossing te bieden, maar in deze tijd van online deelplatforms, buurtapps, etc. zou de potentie van een nieuw carpoolstelsel bekeken moeten worden. Bovendien zou er ook gekeken moeten worden naar het creëren van aparte rijstroken per klasse van geluid en uitstoot. Maw: stroken voor elektrische en waterstofvoertuigen aan de zijden waar geluidsoverlast maximaal storend is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen). Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer, hoofdstuk 8. De suggestie om aparte rijstroken per klasse aan te leggen wordt niet overgenomen; de handhaving van dergelijke stroken is onmogelijk.
ZWE-00570	1	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.
	5	Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.	Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27. Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.

			In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.
	7	Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.	Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken is het in enkele gevallen noodzakelijk om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde. Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.
	10	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.	Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermd Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit. Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl .
ZWE-00571	5	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.
ZWE-00572	1	Ik ben inwoner van Groenekan en: Ik ga er vanuit dat alle onderdelen van deze zienswijze zorgvuldig worden behandeld en afgewogen, mede omdat Ik als inwoner van Groenekan sterk word geconfronteerd met het verbreden van de snelweg A27/Ring Utrecht met alle daarbij horende invloeden. Een snelweg die dwars door Groenekan loopt. Ik te maken heb met een door de Overheid veroorzaakt langdurige proces (in tweeën knippen van projecten en elkaar opvolgende wetgeving) Ik hierdoor jaren in onzekerheid leef over welke maatregelen er daadwerkelijk genomen worden en wanneer. En ook geconfronteerd word met een dubbel aantal jaren van uitvoering. Ik en met mij meer inwoners: in de aanloop van beide projecten (al 7 jaar) de directe gevolgen ondervinden: moeilijk, zo niet onverkoopbare huizen en stress.	Deze zienswijze is opgebouwd uit verschillende punten, die in het hiernavolgende bij punt 2 tm 13 beantwoord worden. Voor wat betreft het in tweeën knippen van projecten: In de gids van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit is beschreven wanneer en waarom de keuze is gemaakt voor twee verschillende procedures. Dit is ondermeer in de verschillende startnotities uitgelegd. Beide startnotities zijn in 2008 verschenen. In Groenekan is sprake van overlap van de beide projecten Ring Utrecht A27/A12 en A27/A1 waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer zal zijn dan als er slechts een project was onderzocht. Voor het project A27/A1 is het tracébesluit genomen en onherroepelijk geworden. Daarmee is duidelijkheid gekomen over de te nemen maatregelen.

		<p>Op dit moment wordt voorzien dat er aan dit gedeelte van de A27 tweemaal gebouwd zal gaan worden, dit brengt zoals inspreker aangeeft tweemaal bouwhinder met zich mee. Met de aannemers van de projecten zal na het tracébesluit in overleg getreden worden om te zien of er een efficiëntieslag gemaakt kan worden zodat de dubbele bouwhinder zoveel mogelijk wordt beperkt.</p> <p>Zie voor beantwoording van het punt over de onverkoopbare huizen het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 bouwschade en nadeelcompensatie</p>
4	<p>3. geluidwerende voorzieningen Ik ben van mening dat optimale geluidwerende voorzieningen essentieel zijn voor onze leefomgeving. Het is dan ook logisch dat er op een groot aantal lekken langs het tracé geluidwerende voorzieningen worden getroffen in de vorm van geluidschermen. Waarbij ik opmerk: Wanneer er een knip wordt gelegd tussen deeltrajecten dient dit niet ten koste te gaan van de inwoners van het dorp Groenekan. Met name wanneer er eveneens sprake is van tussentijds wijzigende juridische kaders.. Zoals het er nu uitziet lijkt het erop dat binnen de nieuwe wetgeving dezelfde uitkomst voor de leefomgeving wordt bereikt, echter, effectiviteit en ervaringen en wensen van bewoners dienen voorop te staan: In het u bekende geluidsrapport zijn voor twee locaties aanbevelingen gedaan om te komen tot effectievere geluidswerende maatregelen. Hiermee dient cumulatie van diverse geluidsbronnen te worden beperkt. Deze locaties betreffen de kern Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan. 3.a.Nieuwe Wetering : het op een andere wijze inzetten van geluidsmaatregelen is hier mogelijk effectiever. Overleg hierover dient gevoerd te worden met bewoners en de gemeente de Bilt</p>	<p>Er is nader onderzoek verricht naar de mogelijkheden om de maatregelen uit het ontwerp-tracébesluit anders in te zetten bij Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg, om op die manier de cumulatieve geluidbelasting te verlagen. Naar aanleiding van dit onderzoek zijn geen wijzigingen tussen ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit in de plaatsing van de schermen opgenomen. Voor de locatie bij de Koningin Wilhelminaweg is gekeken of het effectiever was om een scherm langs de spoorlijn neer te zetten; op deze locatie is ProRail echter bezig met een onderzoek naar afscherming van diezelfde spoorlijn in het kader van de sanering. Dit saneringsonderzoek is niet gereed voor het tracébesluit van de Ring gepubliceerd wordt. Voor de locatie Nieuwe Wetering is gebleken dat een verplaatsing van (een deel van) het wettelijke scherm niet leidt tot een verbetering van de geluidssituatie voor alle woningen daar. Een aanvullend scherm langs de N234 wordt beschouwd in het kader van het bovenwettelijk maatregelpakket. De bovenwettelijke maatregelen maken geen deel uit van het tracébesluit. Er wordt voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen. Voor de kern Groenekan, langs het wegvak Utrecht-Noord - Bilthoven, volgt het project Ring Utrecht op het al afgeronde tracébesluit A27/A1. In het tracébesluit voor de Ring Utrecht is daarom de situatie conform dat tracébesluit als uitgangspunt gekozen voor het onderzoek voor het project Ring Utrecht. Uit een onderzoek dat begin 2015 is uitgevoerd, is gebleken dat deze werkwijze geen nadelige invloed heeft op de omvang van de maatregelen. Dit onderzoek is door de gemeente De Bilt en de Omgevingsdienst Regio Utrecht beoordeeld en de conclusies zijn door hun onderschreven. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader. In Groenekan is sprake van overlap van twee projecten: Ring Utrecht en A27/A1, waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer is dan als er slechts een project zou zijn geweest. Dit geldt voor het gedeelte tussen aansluiting Utrecht-Noord en aansluiting Bilthoven. Voor het project A27/A1 is het tracébesluit genomen en onherroepelijk geworden. Daarmee zijn de te nemen maatregelen voor dit project inzichtelijk. Het tracébesluit van het project Ring Utrecht voorziet in het ombouwen van de spitsstrook in noordelijke richting naar een volwaardige vierde rijstrook. Bovendien worden er geluidsmaatregelen getroffen onder andere in de vorm van ophoging van het scherm van de A27/A1 aan de westzijde van de snelweg. Op dit moment wordt voorzien dat er aan dit gedeelte van de A27 tweemaal gebouwd zal gaan worden. Dit brengt zoals u aangeeft tweemaal bouwhinder met zich mee. Met de aannemer van het project A27/A1 wordt momenteel overlegd om te zien of er een efficiëntieslag gemaakt kan worden, zodat de dubbele bouwhinder zoveel mogelijk beperkt wordt.</p>
5	<p>4. Reflectieonderzoek en samenwerking met Pro Rail Zoals bij u bekend, is ten tijde van het TB A27/A1 door de bewoner van Koningin Wilhelminaweg 329 bezwaar gemaakt tegen de reflectie van de achterzijde van het geluidsscherm door het spoor. Met name de hoogste twee meter dragen in grote mate bij aan deze reflectie, welke nu nog verder zou worden versterkt door het plaatsen van een aanvullende meter. 4.a. Koningin Wilhelminaweg: Ik wens een Reflectieonderzoek, zoals door de Raad van State voorgeschreven bij het TB A27/A1,</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg. Bij het ontwerp-tracébesluit is bij het Deelrapport geluid - Specifiek in bijlage 12 een notitie opgenomen van TNO waarin geconcludeerd is dat de effecten van de reflecties van spoorweggeluid beperkt zijn en geen aanleiding geven voor aanvullende maatregelen.</p>

	<p>Reflectieonderzoek ontbreekt op dit moment. Hierdoor kunnen maatregelen op dit moment nog niet worden gewogen op hun effectiviteit. Tegelijkertijd zorgt het spoorweglawaaï, met name 's nachts voor overlast. Dit stuk spoor staat opgenomen in het Meerjaren Programma Geluidssanering voor mogelijke maatregelen langs het spoor. De omgevingskwaliteit en leefbaarheid zullen toenemen door het integreren van de diverse geluidsopgaven.</p> <p>4.b. Ik verzoek u om in breed verband met de gemeente de Bilt, de Provincie en uw Staatssecretaris, als verantwoordelijke voor ProRail en Milieu t.a.v. de Koningin Wilhelminaweg (met speciale aandacht voor de verzorgingsplaats) samen te werken op het integreren van diverse geluidsopgaven</p>	
7	<p>6. Luchtkwaliteit</p> <p>Een slechte luchtkwaliteit is slecht voor de gezondheid en in het bijzonder voor kinderen die binnen 100 meter van de snelweg wonen en onderwijs krijgen. Op dit moment liggen 2 scholen in deze straal in Groenekan. Uit internationaal onderzoeken blijkt dat kinderen die binnen 100 meter van een snelweg wonen of naar school gaan tot 10% minder longcapaciteit ontwikkelen en meer luchtwegklachten hebben. Binnen de woonkern Groenekan liggen onze woningen en scholen binnen die 100 meter en ik wens daarom dat er extra maatregelen worden getroffen. De gezondheidsraad heeft immers ook geadviseerd dat geen gevoelige bestemmingen binnen 300 meter van drukke wegen moeten worden gerealiseerd.</p> <p>6.a. Ik maak bezwaar tegen slechte luchtkwaliteit door de verbreding van de A27. Als inwoner wil ik weten aan welke concentraties ik word blootgesteld. Er dient meer onderzoek gedaan te worden naar regionale concentraties met effectieve rekenmodellen voor luchtkwaliteit. Ik mis de cumulatieve effecten ten opzichte van het TB A27/A1. Ik verzoek u deze effecten inzichtelijk te maken.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>In heel Groenekan, dus ook op de locatie van de scholen is het effect van het project zeer beperkt; de jaargemiddelde concentraties NO2 en fijn stof blijven vrijwel gelijk. specifieke maatregelen vanuit het project zijn daarom niet noodzakelijk.</p> <p>De voor het project Ring Utrecht uitgevoerde berekeningen zijn inclusief het effect van de A27/A1 omdat deze deel uitmaken van de vastgestelde autonome ontwikkeling. De effecten van het project A27/A1 maken deel uit van deze autonome ontwikkeling.</p>
8	<p>7. Snelheid Op diverse snelwegen in het land is in de afgelopen jaren de snelheid verhoogd tot 130 km/h. Deze ontwikkeling vind ik ten aanzien van de A27 absoluut onwenselijk en niet passend binnen de omgeving. Ik ga er dan ook vanuit dat u, in tegenstelling tot de A1, niet het snelheidsregime aanpast na het onherroepelijk worden van het TB.</p> <p>7.a. Ik wens dat er max. 100 km wordt gereden op de A27/Ring door en langs Groenekan.</p>	<p>De snelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in het tracébesluit. Dit betreft een maximumsnelheid van 100 km/uur op de A27, behalve 120 km/uur op het gedeelte boven Utrecht noord. Op de A12 geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur op de hoofdbaan en 80 km/uur op de parallelbaan. Op het moment van publicatie van het tracébesluit zijn er geen plannen daarna de snelheid te veranderen. Echter, het kan niet dat in het tracébesluit bepalingen opgenomen worden die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op veranderde inzichten in te gaan. Wel zal, mocht een verandering later in overweging genomen worden, de daartoe bestemde wettelijke procedure doorlopen worden met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p>
9	<p>8. De 15 miljoen bovenwettelijke maatregelen:</p> <p>8.a. Ik wens die in te zetten voor geluidwerende voorzieningen.</p> <p>Daarnaast verzoek ik u om de geluidproductieplafonds te verlagen overeenkomstig de daartoe te treffen bovenwettelijke maatregelen.</p>	<p>Het uitgangspunt voor het bovenwettelijk pakket is het samenstellen van een effectief geluidpakket. Hiervoor is gekozen op basis van een bewonersconsultatie die heeft plaatsgevonden in 2013, waar de voorkeur is uitgesproken om het budget voor bovenwettelijke maatregelen hoofdzakelijk aan geluidmaatregelen te besteden. Als het tracébesluit onherroepelijk is, zal het positieve effect van het bovenwettelijk maatregelpakket planologisch worden verankerd door de geluidproductieplafonds te verlagen middels een ambtshalve wijziging.</p> <p>Op www.provincie-utrecht.nl/bwringutrecht vindt u informatie over het definitieve bovenwettelijke maatregelenpakket.</p>
10	<p>9. Boscompensatie en bouwplaatsen</p> <p>Eind januari heeft onze gemeenteraad de Gebiedsvisie De Bilt Zuid vastgesteld, waarvan u eveneens melding maakt in de notitie "Proces van probleemverkenning naar Ontwerp-Tracébesluit". In de Gebiedsvisie is de nadruk gelegd op het open en kleinschalige landschap tussen De Bilt en de Uithof. Het gebied rond de Bunnikseweg en Universiteitsweg wordt gekenmerkt door halfopen tot open landschap, dat overwegend in gebruik is als grasland, aangevuld met verspreid gelegen agrarische bebouwing.</p> <p>De voorgestelde schaal aan boscompensatie aan de westzijde van de aansluiting Uithof/De Bilt (locatie 47 / maatregel 2NL5) vinden wij niet passend binnen deze karaktervolle omgeving. Eveneens stuit het voorstel op veel weerstand vanuit de omgeving. Ik ben dan ook van mening dat</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.2 Liniepark)</p> <p>Tijdens en voorafgaand aan de realisatiefase worden betrokken bewoners door Rijkswaterstaat en (uiteindelijk ook) de aannemer geïnformeerd over de werkzaamheden, de bouwfaseren en de gevolgen voor hun woonomgeving. Via de projectwebsite, nieuwsbrieven, en berichten in (lokale) media zal met regelmaat informatie over de voortgang van de bouw worden aangeboden. Ook worden mogelijk informatiebijeenkomsten op locatie georganiseerd, waarbij zorgen of specifieke wensen door bewoners en nadere belanghebbenden kunnen worden geuit. Waar mogelijk zal daarop worden ingespeeld. Betrokkenen kunnen daarnaast met vragen gebruik maken van de 0800-8002 informatielijn.</p>

		<p>invulling van de compensatieopgave ingevuld dient te worden door vooral in te zetten op afscherming van de snelweg. Eveneens vraag ik aandacht voor de hinder van het bouwterrein op deze locatie. Niet alleen kan dit grote hinder opleveren voor de omwonenden, maar eveneens zorgen voor een aanzienlijke verstoring van de ecologie in het gebied. Ik ben dan ook van mening dat de omvang van het werkterrein beperkt dient te blijven binnen het gebied tussen de snelweg en de nieuwe aansluiting richting Breda. Eveneens dient de ecologische impact vooraf geminimaliseerd te zijn door de aanleg van de benodigde compensatie ten behoeve van de verbinding.</p> <p>Over de plaats van de van Boscompensatie en de afvoer van het water rond Groenekan is met bewoners geen overleg gevoerd. Dit wordt wel gewenst.</p> <p>9.a. Ik wens dat u overleg voert met bewoners en de gemeente de Bilt over de Boscompensatie, het afvoeren van water en de bouwplaatsen</p> <p>Van ervaring leren</p> <p>Daarnaast hoop ik, met de gemeente de Bilt dat u de ervaringen wilt delen van reeds uitgevoerde projecten. Het knooppunt De Hogt (Ring Eindhoven, A2-A67) biedt waardevolle aanknopingspunten over de wijze waarop infrastructuur en landschap met elkaar verenigd kunnen worden. Door diverse gebiedspartijen uit de omgeving van De Bilt is op basis van deze ervaring het initiatief "Liniepark Rijnsweerd" opgezet. Ik benadruk deze lessen te benutten en het initiatief verder te betrekken bij de uitwerking van het Landschapsplan en het Esthetisch Programma van Eisen.</p>	<p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken.</p> <p>Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen.</p> <p>Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijzigingen. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>De boscompensatie wordt in eerste instantie zoveel mogelijk gezocht binnen het plangebied zelf. In het landschapsplan is gekeken waar dat mogelijk is. Er kunnen ook overwegingen zijn om boscompensatie op een bepaalde plek juist niet te willen zoals overwegingen vanuit cultuurhistorie of de beleving van een open landschap.</p> <p>Mede naar aanleiding van uw zienswijze is de inpassing van de EHS-compensatie in dit deelgebied aangepast in afstemming met belanghebbenden. De nu voorziene inrichting is beschreven in de Nota van Wijziging en het tracébesluit.</p> <p>De omvang van het beoogde werkterrein is sterk beperkt. Zie ook de nadere toelichting hieronder. De uitwerking van het Liniepark is geen onderdeel van het Esthetisch Programma van Eisen. Zie ook de nadere toelichting hieronder.</p>
ZWE-00573	1	<p>Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stressfactor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
	3	<p>Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.</p>	<p>De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.</p> <p>De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.</p>
	5	<p>En het kan u niet ontgaan zijn: Sjoemeldiesels vervuilen veel meer dan tot nu toe gedacht. Moderne dieselauto's en vrachtauto's stoten meer stikstofoxiden uit dan de normen toestaan. Het wegverkeer is dus nog veel schadelijker voor de natuur en de mens door stikstofdepositie dan we al wisten. Reden temeer om het verkeersvolume extra terug te dringen in plaats van nog meer te faciliteren. Geen verbreding van de Ring dus. Eerst moet u de naam Natura 2000 waar maken.</p>	<p>De recent in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten</p>

			opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.
	7	De landschapswal is nu een belangrijk geluidslek Amelisweerd in. Herstel is onvoldoende. De landschapswal plus de aansluitende schermen moeten overal minimaal 4 m boven wegdek hoog zijn. Wellicht dat de geluidbelasting in Amelisweerd bij wind uit NW-richtingen dan niet toeneemt ondanks de verkeerstoename en ter hoogte van het ergste lek iets afneemt (bij de overgang van wal naar scherm langs de bak).	De landschapswal bij Amelisweerd zoals die in het ontwerp-tracébesluit is opgenomen is in het tracébesluit vervangen door een landschapsscherm, zie ook de Nota van Wijzigingen. De geluidbeperkende werking van dit scherm is nu ook doorgerekend; daaruit blijkt dat de toekomstige geluidbelasting in Amelisweerd iets lager is dan de geluidbelasting die nu is toegestaan op basis van het geldende geluidproductieplafond. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 Geluid (2.5.8 geluid - Amelisweerd) een kaart opgenomen met daarop de ligging van de geluidcontouren. Hierin is deze verbetering te zien.
ZWE-00574	1	Ik reageer op de plannen van de verbreding van de A27 langs Utrecht-oost/Voordorp. Ik vind het te krankzinnig voor woorden dat hier überhaupt over gedacht wordt! Ik ben hier in 2004 komen wonen en sindsdien hoor ik steeds meer herrie van de A27, wat niet bepaald fijn is, om nog maar te zwijgen over alle fijnstof! Hoe halen jullie het in je hoofd om die snelweg nog eens te gaan verbreden met nog meer herrie en nog meer fijnstof, dus een enorme verslechtering van woongenot en gezondheid voor de mensen die in deze wijk wonen. Maar daar wordt niet aan gedacht! Nee, stel je voor dat je rekening houdt met de mensen die hier wonen! Lekker, nog meer asfalt, asfalteer heel NL dicht, lijkt me een goed plan. En dan nog: een bredere weg = meer auto's en over een X tijd is hij weer te smal. Laat het zoals het is! Laat mensen maar met het OV of met de fiets naar hun werk gaan. En kom hier zelf in Voordorp wonen, dan kun je zelf ervaren hoe fijn de herrie nu al is! En als je wil verhuizen kan je je huis straks aan de straatstenen niet meer kwijt en je huis daalt enorm in waarde. Want wie wil hier dan nog wonen? Eerst wordt er een wijk gebouwd en als die vol met mensen zit, komen jullie met het idiote plan om de snelweg langs de wijk eens lekker te gaan verbreden. Get real! Gewoon NIET langs een woonwijk. Maak de mensen die hier wonen en een koophuis hebben het leven niet zuur!!!!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouw schade en nadeelcompensatie. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit. Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer, hoofdstuk 8. De geluidbelasting op uw woning is na realisatie project 1 dB lager dan in de situatie zonder uitvoering van het project. Daarmee wordt de geluidbelasting door de getroffen maatregelen bij uw woning lager en zal u minder herrie ervaren in de toekomst.
ZWE-00575	1	Hoewel wij begrijpen dat een hogere verkeersdruk om maatregelen vraagt, betwijfelen wij of de geprognosticeerde hogere verkeersdruk reëel is. Mede gezien recente publicaties van onder andere het CPB. Decisio heeft een MKBA uitgevoerd, waarbij Decisio eigen economische groeiscenario's heeft gebruikt. Alleen bij hun scenario van hoge groei had dit project een positief saldo. Intussen hebben PBL en CPB nieuwe scenario's openbaar gemaakt. Bij gebruik van die scenario's blijkt het project verre van rendabel te zijn, zelfs niet als de economie de komende 100 (!) jaar blijft groeien. Wij verzoek u nieuwe berekeningen te laten uitvoeren op basis van de meest recente economische groeiscenario's voordat hierover besluitvorming kan plaatsvinden. Wij verzoeken u dan ook van de verbreding af te zien op basis van deze verouderde scenario's. Daarnaast is de kans groot dat tegen de tijd dat de verbreding gereed is, er meer 'zelfrijdende' auto's zijn, of andere voorzieningen waardoor de onderlinge afstand tussen voertuigen tot een minimum beperkt zal worden, waardoor de efficiëntie van het asfaltoppervlak flink zal toenemen. Dit doet ons ernstig twijfelen aan de juistheid van de kosten-batenanalyse. Verder zal een verbreding van de bak ten koste gaan van een natuurgebied dat zeer geliefd is bij de bewoners van Utrecht en met name de bewoners aan de oostkant van de stad. De compensatie weegt o.i. niet op tegen het verdwijnen van bomen (gras op een dak is toch echt iets anders), overigens niet alleen bij Amelisweerd, maar langs de hele snelweg verdwijnen bomen.	De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die vanuit de cultuurhistorische context beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (2.2.1 verkeersprognoses en 2.2.2 gebruik toekomstscenario's). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (advies centraal planbureau). Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht begin 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. Ook in eerdere fasen van de planuitwerking is steeds uitgegaan van de meest recente inzichten over de lange termijn ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer in Nederland. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn steeds toegepast. Zie voor meer achtergronden over de achtergronden van het gehanteerde verkeersmodel bijlage A van het deelrapport verkeer. Zie voor meer informatie over de lange

		termijn economische ontwikkelingen de publicaties van CPB/PBL. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r..
3	<p>Zoals hierboven beschreven, bevinden zich in de open ruimte tussen de kantoorgebouwen diverse volwassen bomen. Hierdoor wordt de A27 vanaf het Zwarte Woud visueel dan ook niet ervaren, zie bijgaande foto. Volgens de uitbreidingsplannen van de A27 worden deze bomen gekapt, waardoor deze groene buffer tussen de A27 en onze woningen compleet verdwijnt. Dit betekent dat wij direct zicht op de A27 gaan krijgen, iets dat we verschrikkelijk zouden vinden. Wij betreuren het zeer dat er geen nieuwe bomen voor terug komen in de plannen ter hoogte van de open ruimte. Natuurcompensatie vindt plaats op locaties ver weg van ons directe omgeving. Wij zijn van mening dat dit ter hoogte van de open ruimte aan het Zwarte Woud zou moeten gebeuren in de vorm van een 'groen geluidsscherm'. Wanneer dit geluidsscherm wordt voorzien van gevelbeplanting, ontstaat toch een gewenst groen beeld.</p>	<p>De bomen die op de grondwal voor de kantoren Zwarte Woud staan zijn in het landschapsplan bij het ontwerp-tracébesluit gehandhaafd. Deze worden dus niet verwijderd. De bomenrij wordt daarentegen uitgebreid tot aan de Nieuwe Houtenseweg.</p>
4	<p>Niet alleen vanuit visueel oogpunt wensen wij een groen geluidsscherm, ook vanuit het aspect luchtkwaliteit. Op diverse plaatsen worden in de plannen bomenrijen, soms zelfs in meerdere lagen, verwijderd. In het RIVM rapport "Het effect van vegetatie op de luchtkwaliteit, Update 2011", RIVM Rapport 680705019/2011 van J. Wesseling, S. van der Zee (GGD Amsterdam) en A. van Overveld wordt op de situatie van bomen langs een snelweg ingegaan.</p> <p>In het rapport is in sectie 4.5 voor een schematische situatie onderzocht wat het effect is van een aaneengesloten bomenrij langs een snelweg. Het effect van de bomenrij plus ondergroen is dat de concentraties op en direct naast de weg iets toenemen en de concentraties op grotere afstand iets afnemen omdat de luchtstroom omhoog wordt gestuwd. Hierbij is het eventuele effect van depositie van fijnstof op de bomen nog niet in rekening gebracht. Hoewel niet onderzocht, mag worden aangenomen dat meerdere boomrijen dit afschermdende effect versterken. Evenzo zal het verwijderen van bestaande bomenrijen naast een snelweg het opstuwende/afschermende effect van de bomenrijen naar verwachting verminderen en in hogere bijdragen van de emissies van het wegverkeer in de omgeving resulteren.</p> <p>In het InnovatiePlatform Luchtkwaliteit (IPL) van RWS is het effect van groen langs wegen ook onderzocht en samengevat in "Toepassingsadvies Vegetatie, Het advies t.a.v. de toepassing van vegetatie ter verbetering van de luchtkwaliteit langs snelwegen, Rapportnummer IPL-2b". In het advies van het IPL wordt ook op de mogelijke afschermdende werking van groenstroken op grotere afstanden tot de weg gewezen. Tevens wordt gewaarschuwd voor potentieel negatieve effecten op kortere afstanden achter de vegetatie. Bij het uitdunnen van een bestaande groenstrook is het denkbaar dat mogelijke kleine positieve effecten teniet worden gedaan en dat negatieve effecten gaan optreden. Wij verzoeken een degelijk onderzoek naar de luchtkwaliteit en zo nodig om passende maatregelen om deze op peil te houden en zo mogelijk te verbeteren.</p>	<p>In 2009 is met het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) gezocht naar innovatieve oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit langs het rijkswegennet. Binnen het IPL zijn op basis van internationaal literatuur- en laboratoriumonderzoeken alle kansrijke maatregelen voor de verbetering van luchtkwaliteit onderzocht. De kennis is opgedaan binnen grootschalige praktijkonderzoeken die binnen het innovatieprogramma zijn uitgevoerd. Het gaat om het effect van schermen, vegetatie, overkappingen van de weg, inclusief luchtbehandeling en Dynamisch Verkeersmanagement. Informatie over de resultaten van vegetatie kunt u vinden op de site: https://www.rijksoverheid.nl/zoeken?refwoord=ipl+vegetatie. Uit het IPL onderzoek blijkt dat bomen en struiken weinig positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de Rijksweg.</p> <p>In het NSL rekenmodel luchtkwaliteit wordt rekening gehouden met bomen langs wegen in alleen binnenstedelijke situaties. Voor stedelijke wegen is een bomenfactor opgenomen in het rekenmodel. Dit in tegenstelling tot rijkswegen in buiten stedelijk gebied met weinig bebouwing, waar geen bomenfactor voor is opgenomen. Binnenstedelijke wegen met aan beide zijden een bomenrij hebben een negatief effect op de luchtkwaliteit, omdat uitlaatgassen onder het bladerdak blijven hangen. Het bepalen van het effect van het toepassen van vegetatie op schermen langs rijkswegen is (nog) niet mogelijk met het NSL rekenmodel.</p> <p>In het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) van het project Ring Utrecht is vegetatie meegenomen als innovatieve maatregel voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Op veel plaatsen is onderzoek gaande naar het reinigen van emissies van het wegverkeer door toevoegingen aan geluidschermen of kunstwerken. Dit kunnen specifieke katalysatoren of specifieke planten zoals een groenblijvende klimop zijn. Een recent voorbeeld hiervan is de Wall4Life. Locaties waar dergelijke maatregelen, indien gebleken effectief, specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven en geluidschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het MMA een filterende toevoeging aan de geluidschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen.</p> <p>U geeft terecht aan dat er onderzoek is gedaan naar de invloed van bomen en struiken op de verspreiding van emissies van het wegverkeer. Echter, in de gevalideerde luchtmodellen mag niet met een dergelijk effect worden gerekend aangezien het effect ondanks het onderzoek nog onvoldoende wetenschappelijk onderbouwd is en het effect ook seizoensafhankelijk is. Om die reden zijn de effecten van het toevoegen of weghalen van groenstroken niet meegenomen in de berekeningen.</p> <p>Op diverse plaatsen is onderzoek gaande naar het reinigen van de emissies van het wegverkeer door toevoegingen aan geluidschermen of kunstwerken. Dit kunnen specifieke katalysatoren of specifieke planten zoals een groenblijvende klimop zijn. Een recent voorbeeld hiervan is de Wall4Life. Locaties waar de maatregelen specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven én geluidschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) een filterende toevoeging aan de geluidschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen.</p>

5	<p>Buiten de snelwegbak ligt een folie, de risico's van werken rondom dat folie zijn ongekend. Letterlijk en figuurlijk, want er is geen beproefde methode om te verbreden boven zo'n folie en als het mis zou gaan (lekkage) zijn de gevolgen niet te overzien, met name niet voor de directe omgeving, waarbij de grond en bebouwing daarop grote schade kunnen oplopen. Trillingen in de bodem kunnen tijdens de werkzaamheden ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. Daarnaast zijn er risico's vanuit het oogpunt van externe veiligheid die niet zijn onderzocht. Verder vinden wij het onaanvaardbaar dat er geen regels zijn met betrekking tot geluid en overlast tijdens de 8 jarige bouwperiode!</p>	<p>Er bestaat een kans dat door werkzaamheden aan de Ring Utrecht schade ontstaat aan eigendommen van derden. Aan de hand van de voorgenomen werkzaamheden wordt een invloedsgedebied in kaart gebracht. Binnen dit gebied worden – vóór aanvang van de werkzaamheden – bouwkundige vooropnamen uitgevoerd aan objecten, installaties of landbouwgronden. De vooropnamerapporten worden aan de eigenaren verstrekt en gebruikt om te beoordelen of er een verband bestaat tussen schade en de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Aangewezen objecten, installaties of landbouwgronden zullen worden gemonitord tijdens de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Indien er volgens een benadeelde schade is ontstaan als gevolg van de werkzaamheden dan kan deze een verzoek om schadevergoeding indienen.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>In de milieu-effectrapportage en het deelrapport Externe Veiligheid is ingegaan op de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij de wegverbreding en de overkapping. Uit de milieu-effectrapportage blijkt dat het aantal transporten met gevaarlijke stoffen niet zal toenemen. Ook de routing zal niet wijzigen. Uit de milieu-effectrapportage volgt verder dat binnen de grenswaarde van 10-6 voor de plaatsgebonden risicocontour geen (beperkt) kwetsbare objecten liggen. De overkapping/tunnel bij Amelisweerd is niet langer dan 250 meter, reden waarom daar geen beperkingen aan het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn. Het groepsrisico neemt ten opzichte van de referentiesituatie alleen toe bij de "Uithof" omdat deze dichterbij de verbindingsweg Breda – Amersfoort komt te liggen. De verantwoording van deze toename is in het deelrapport "Externe Veiligheid" adequaat beschreven.</p> <p>Het vervoer van gevaarlijke stoffen in de bouwperiode zal gelijk zijn aan de huidige situatie. Bij wegwerkzaamheden is van belang dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bij een wegaanleg worden vaak het aantal rijstroken verminderd. Om de verkeersveiligheid te waarborgen wordt tegelijk de snelheid verlaagd waardoor de ongevalskans niet toeneemt. De aannemer zal tijdens de realisatie maatregelen treffen om de verkeersveiligheid gelijk te houden en de ongevalskans niet te vergroten.</p>
ZWE-00576	<p>2 En nu ligt er dan het plan om de A27 te verbreden. En dit dan op een manier die wat er nog over is aan natuur, buitensporig aantast. Want het idee om de bak in Amelisweerd te verbreden is onnodig. Binnen de bestaande bak passen ook al twee maal zes rijstroken. Het is goedkoper om gebruik te maken van de bestaande bak. Hiermee wordt bovendien verdere beschadiging van de omgeving voorkomen. Daar komt nog iets anders bij: een maximumsnelheid van 80 km/u zou winst opleveren wat betreft een betere doorstroming van het verkeer, minder geluidsoverlast en minder fijnstof.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur en 2x6 rijstroken).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur).</p> <p>U stelt een verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen voor door de verhoging naar 130 km/u terug te draaien en een limiet van 80 of 90 km/u op ringwegen in te stellen. Dit voorstel is niet in lijn met het kabinetsbeleid. Daarin is bepalend of de EU-grenswaarden worden gehaald. Daarnaast is het effect op de concentraties vervuilende stoffen van een snelheidsverlaging direct langs de weg beperkt. Naarmate de afstand tot de snelweg toeneemt, is dit effect bijna te verwaarlozen. Een verlaging van de snelheid zal dan ook maar een zeer beperkt effect hebben op het verbeteren van de gezondheid van bewoners in de grote steden. Een groter effect op de gezondheid van inwoners van de grote steden heeft het aanpakken van de gemeentelijke knelpunten, die vooral verder binnenstedelijk liggen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximumsnelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80km/uur zijn niet nodig.</p>
3	<p>Onderzoeken hebben uitgewezen dat wegbreedingen niet helpen tegen files. Eventjes lijken ze soelaas te bieden, maar al gauw bewerken ze het tegenovergestelde van wat ze beoogden en hebben ze juist een aanzuigende werking. De gevolgen daarvan zullen u duidelijk zijn: meer broeikasgassen ten gevolge van toegenomen automobilititeit, meer lawaai...</p>	<p>Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project.</p>

			<p>Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer, hoofdstuk 8.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.3 verschuiven van knelpunten).</p>
ZWE-00577	1	<p>De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Wanneer u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af.</p> <p>Met name het gat bij Lunetten tussen de twee kantoorgebouwen bij het zwarte woud. Wat we begrepen gaan de bomen weg en komt er geen geluidsmuur. Hiermee wordt al aangegeven dat er extra geluidsoverlast zal zijn wat ook de gestelde grenswaarden zal overschiden.</p> <p>Dit vinden wij niet acceptabel en tekenen hier bezwaar tegen.</p>	<p>De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt en kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden.</p> <p>De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op de locatie Zwarte Woud.</p> <p>Bij het Zwarte Woud is uit nader onderzoek gebleken dat een scherm tussen de bedrijfsgebouwen doelmatig is. Deze wijziging is opgenomen in de Nota van Wijziging behorende bij het tracébesluit.</p>
	2	<p>De geluidschermen langs de boven maaiveld gelegen fly-overs van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd een behoorlijke geluidafscherming te bereiken. De schermen moeten overal minimaal 4 m hoog zijn om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door de herrie flink te verlagen. Ook moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door ze te voorzien van volledig geluidabsorberende tegels.</p>	<p>Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat met het maatregelenpakket zoals dat is opgenomen in het tracébesluit in Rijnsweerd en de wijken daarachter kan worden voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer. In het hoofdstuk Geluid van de Nota van Antwoord wordt nader ingegaan op de vragen en opmerkingen die in de zienswijzen zijn gesteld ten aanzien van de geluidssituatie in Rijnsweerd.</p>
ZWE-00579	2	<p>Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).</p>	<p>De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan EHS-compensatie (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van EHS zal plaatsvinden. In het tracébesluit is aangegeven hoeveel oppervlakte EHS hier gecompenseerd zal worden.</p>
	3	<p>De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. . De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.</p>	<p>De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.</p> <p>De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.</p>
	11	<p>Tijdens de werkzaamheden aan het vliet zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het vliet niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het vliet is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de</p>

		<p>grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>	
	12	<p>Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stressfactor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.</p>	<p>In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt.</p> <p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
ZWE-00580	10	<p>Waar geluid van een spoorweg kan reflecteren tegen geluidsschermen, die u in dit plan plaatst, moet u die reflectie betrekken in de berekeningen. Dat heeft u niet overal correct gedaan en derhalve moet u dat rechtzetten.</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg.</p> <p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidsscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West.</p> <p>De bouw van het 7 meter hoge geluidsscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidsscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidsscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd.</p> <p>Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidsscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>
	13	<p>De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.</p>	<p>Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke</p>

			grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.
ZWE-00581	1	Lucht kwaliteit in Utrecht De leefbaarheid van de stad Utrecht en haar omgeving neemt door de verbreding af. De prognose van Rijkswaterstaat gaat uit van 70.000 extra auto's per jaar op de A27. Dit levert veel extra geluidsoverlast en fijnstof op. Op beide vlakken scoort Utrecht nu al niet goed. De afweging van enkele minuten tijdwinst per dag voor duizenden reizigers tegenover verdere achteruitgang van de luchtkwaliteit voor tienduizenden Utrechters moet dan ook in het voordeel van deze laatste uitvallen	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.
	3	Vreemd genoeg is de onderbouwing van de noodzaak voor deze kostbare operatie hopeloos verouderd. Duidelijk is inmiddels dat de prognoses destijds uitgingen van een veel grotere groei van het verkeer dan nu blijkt. Het traject staat niet hoog in de fileranglijst. Sterker nog, uit actuele gegevens van Tomtom blijkt dat de filedruk rond Utrecht sinds 2008-2010 is gedaald, niet gestegen [2]. Deze gegevens van Tomtom zijn onpartijdig, actueel en gebaseerd op continue metingen. Vergelijk dat met de verouderde, kwalitatief dubieuze gegevens uit het Nationaal Regionaal Model van Rijkswaterstaat waarop het OTB is gebaseerd, en de enige conclusie kan zijn dat de overheid haar huiswerk opnieuw dient te maken.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.1 verkeersprognoses, huidige situatie groei verkeer).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotatiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit zoals nu voorligt. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Ook in eerdere fasen van de planuitwerking is steeds van de meest recente inzichten uitgegaan. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r..</p> <p>In het MIRT projectenboek wordt een file top gepubliceerd waaruit blijkt dat dit project Ring Utrecht bijdraagt aan het oplossen van 4 knelpunten in de file top 50 (zie ook deelrapport Verkeer in de samenvatting). De gegevens die ten grondslag liggen aan het samenstellen van de file top 50 zijn afkomstig van permanente meetlussen op de weg. Gegevens vanuit TomTom worden niet gebruikt want die zijn minder betrouwbaar dan deze meetlussen.</p>
	5	Verdere achterstand bij natuurcompensatie tast geloofwaardigheid overheid aan Inmiddels wordt er al enkele jaren gezocht naar locaties die gebruikt kunnen worden voor compensatie van natuurverlies door de verbreding van de A12. Door een herinrichting van het kruispunt bij Vechten zullen nog meer bomen gekapt moeten worden die lokaal gecompenseerd moeten worden. Hiervoor is men ook al tijden op zoek naar geschikte locaties omdat geschikte terreinen schaars zijn. Een betrouwbare overheid mag niet toestaan dat er chronische en oplopende achterstand ontstaat bij noodzakelijke natuurcompensatie. Ik dring er dan ook op aan dat de huidige achterstand volledig wordt weggewerkt alvorens nieuwe verplichtingen aan te gaan. Ook dient de compensatie van de gevolgen van het OTB rond te zijn alvorens met de uitvoering wordt begonnen.	Van (verdere) achterstand in de uitvoering van natuur- of boscompensatie is geen sprake. Voor de wegverbreding A12 Utrecht-Veenendaal is de aangetaste natuur (EHS) destijds gecompenseerd en aangelegd vóór aanvang van de werkzaamheden aan de weg en meer dan 90% van de te compenseren bomen zijn al geruime tijd aangeplant; de resterende 10% te compenseren bomen zullen binnen de daarvoor gestelde wettelijke termijn worden aangeplant. Ook voor de Ring Utrecht vindt de natuur- en boscompensatie binnen de wettelijke kaders en termijnen plaats.
ZWE-00582	1	Ik woon met mijn gezin sinds 1994 in Rijnsweerd en ben daarmee een direct belanghebbende en ervaringsdeskundige met betrekking tot de effecten van de A27 op de buurt Rijnsweerd. De huidige geluidsdruk van de A27 op onze wijk is nu al enorm, het is er nooit stil en sterker nog tijdens de spits is het geluid soms zo oorverdovend dat het nodig is om ramen dicht te doen Uw	Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat met het maatregelenpakket zoals dat is opgenomen in het traceébesluit in Rijnsweerd en de wijken daarachter kan worden voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer. In het hoofdstuk Geluid van de Nota van Antwoord wordt

	<p>huidige plannen leiden tot een exponentiële toename van de het verkeer (meer asfalt, meer auto's) en daarmee tot nog meer geluidshinder. Moeilijker vast te stellen, maar dat kan niet anders, zullen ook de negatieve gevolgen op de luchtkwaliteit verder toenemen (uitstoot gevaarlijke stoffen en fijnstof), terwijl Utrecht (en Nederland) nu al niet voldoen aan Europese normen. Ook geeft dat meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Uw plannen verslechteren deze situatie enorm en zijn onacceptabel en vormen een direct gevaar voor het welzijn van een grote groep burgers en veroorzaken verder toename van maatschappelijke kosten.</p>	<p>nader ingegaan op de vragen en opmerkingen die in de zienswijzen zijn gesteld ten aanzien van de geluidssituatie in Rijnsweerd.</p>
9	<p>Het geluidsscherm langs het volkstuinencomplex ATV Stadion is gepland als 2 m hoog. Dat is te laag om depositie van roet te voorkomen. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Als de verbreding niet doorgaat, en ook als de verbreding wel doorgaat, is het nodig het scherm te verhogen tot 4 meter.</p>	<p>Op dit moment is geen scherm tussen de A27 en het volkstuinencomplex aanwezig. In de toekomstige situatie is er een scherm, en bovendien zijn de emissies dan lager dan nu, vanwege het schoner worden van het autoverkeer. Dat geldt voor de situatie zonder en met project. De verontreiniging van groenten, fruit, of tuinen zal in de toekomstige situatie dus niet ernstiger zijn dan momenteel. Waar het momenteel niet mogelijk is om pesto te maken uit zevenblad zal dat in 2030 waarschijnlijk ook nog zo zijn.</p>
11	<p>Mocht het vlies tijdens de werkzaamheden beschadigd worden dan moet nu al vast staan dat het verkeer op de A27 dan enige jaren afgesloten zal worden. De weg staat dan immers onder water en reparatie en herziene constructie zullen jaren duren. Dit zal een langdurig verkeersinfarct betekenen maar oplossing ten koste van Amelisweerd of welk bos of weiland dan ook met een bypass voor het verkeer op de A27 moet bij voorbaat uitgesloten zijn Er moet een harde clause worden opgenomen dat er geen nadelige gevolgen buiten de projectgrenzen mogen optreden, ook niet voor het oplossen van de ravage die ontstaat in geval van een calamiteit met de folie. Dus een bypass van bak en vlies moet bij voorbaat 100% uitgesloten worden, evenals bijvoorbeeld verbreding van de bouwzone of verlaging van de grondwaterspiegel waar dan ook in de natuur.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). U schetst een rampscenario dat niet zal optreden. Beschadiging van het folie kan optreden als er onzorgvuldig wordt gewerkt, en dit kan inderdaad leiden tot water op de A27. Maar indien dit optreedt is er altijd een mogelijkheid om een lek te dichten en het water weg te pompen. Een jarenlange blokkade van de A27 door wateroverlast is geen reëel scenario.</p>
12	<p>De landschapswal is nu een belangrijk geluidsslek Amelisweerd in. Herstel is onvoldoende. De landschapswal plus de aansluitende schermen moeten overal minimaal 4 m boven wegdek hoog zijn. Wellicht dat de geluidbelasting in Amelisweerd bij wind uit NW-richtingen dan niet toeneemt ondanks de verkeerstoename en ter hoogte van het ergste lek iets afneemt (bij de overgang van wal naar scherm langs de bak).</p>	<p>De landschapswal bij Amelisweerd zoals die in het ontwerp-tracébesluit is opgenomen is in het tracébesluit vervangen door een landschapsscherm, zie ook de Nota van Wijzigingen. De geluidbeperkende werking van dit scherm is nu ook doorgerekend; daaruit blijkt dat de toekomstige geluidbelasting in Amelisweerd iets lager is dan de geluidbelasting die nu is toegestaan op basis van het geldende geluidproductieplafond. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 Geluid (2.5.8 geluid - Amelisweerd) een kaart opgenomen met daarop de ligging van de geluidcontouren. Hierin is deze verbetering te zien.</p>
14	<p>Geluidswerende maatregelen over de volle lengte van de A27/A28 aan de oostkant van Utrecht</p>	<p>Het project Ring Utrecht overlapt op het wegvak tussen Utrecht-Noord en Bilthoven met het tracébesluit A27/A1. De geluidschermen langs dit wegvak worden daarom uitgevoerd conform het landschapsplan zoals dat bij het tracébesluit A27/A1 is opgesteld.</p> <p>Dit betekent concreet voor de vormgeving van de schermen in dit deel van het project: de schermen worden vanaf de weg gezien 20 graden hellend achterover geplaatst. Uit akoestisch onderzoek is gebleken dat deze helling in dat project noodzakelijk is om significante reflectie van geluid naar de overzijde te vermijden. Er is dan geen noodzaak om de schermen aan de wegzijde uit te voeren met een geluidabsorberend materiaal; aan de bewonerszijde worden de schermen ten oosten van de A27, in Groenekan, niet uitgevoerd met een geluidabsorberend materiaal; de scherm delen tot en met een hoogte van 3 meter ten opzichte van de weg worden niet transparant uitgevoerd, hogere scherm delen worden transparant uitgevoerd; ten westen van de A27 in Groenekan worden aan de bewonerszijde de niet transparante scherm delen uitgevoerd met een geluidabsorberend materiaal, om reflecties van geluid van de spoorlijn Utrecht-Hilversum, die tussen de woningen en het scherm parallel aan de A27 loopt, zoveel mogelijk te beperken. Omdat de in het project Ring Utrecht voorgestelde verhogingen van de schermen uit het tracébesluit A27/A1 tot schermen van meer dan drie meter hoog leiden, worden deze verhogingen dus uitgevoerd als transparante scherm delen.</p> <p>De vormgeving van de geluidschermen wordt nader uitgewerkt in het Esthetisch Programma van</p>

			Eisen (EPVE), waar speciale aandacht zal worden geschonken aan een groene uitvoering van de schermen.
	15	Doorvoering van een 80 KM zone op de A27/A28 in de directe omgeving van woonwijken (Lunetten, Rijnsweerd, Voordorp).	De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.
ZWE-00584	3	Dat een gedeelte van de percelen op het Oostelijk terrein ten behoeve van de uitvoering van het OTB moet worden verworven, bleek al in het najaar van 2015. Dit vormde voor Rijkswaterstaat aanleiding om met cliënt in overleg te treden over de aankoop van (een deel van) haar percelen op het Oostelijk terrein. Cliënt heeft tijdens deze gesprekken aangegeven dat zij in beginsel bereid is de voor de uitvoering van het OTB benodigde percelen te verkopen, mits een maatregel op het talud aan de westkant van de A27 zou worden getroffen (te weten het plaatsen van een damwand, zie over deze maatregel hierna). Door Rijkswaterstaat is tijdens een gesprek met cliënt in november 2015 aangegeven dat zij niet onwettelijk tegenover de voorgestelde maatregel stond en zou bekijken of deze kon worden ingepast in het OTB. Cliënt had er na dit gesprek vertrouwen in dat de maatregel zou worden getroffen en partijen er in der minne uit zouden komen. Uit het gesprek dat op 1 juni 2016 tussen Rijkswaterstaat en cliënt heeft plaatsgevonden, bleek echter dat dit geenszins het geval was. Gelet hierop, ziet cliënt zich genoodzaakt haar bezwaren tegen het OTB in het kader van de zienswijzeprocedure (nogmaals) uit te zetten.	Tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit is met uw cliënt overleg gevoerd. Het ontwerp is naar aanleiding van dit overleg gewijzigd. Het gewijzigde ontwerp is te vinden in de Nota van Wijziging bij het tracébesluit. Een damwand op het westelijk perceel is opgenomen in deze wijziging.
	6	In dit verband merkt cliënt nog op dat voor zover de Minister vasthoudt aan het oordeel dat de aankoop van de percelen van cliënt noodzakelijk is voor de realisering van het OTB, het op de weg van de Minister had gelegen om te onderzoeken of er een (andere) passende oplossing voor cliënt bestond. Gelet op de inperking van het Oostelijk terrein (zowel qua omvang en uitbreidingsmogelijkheden) had de Minister bijvoorbeeld moeten nagaan in hoeverre het gehele bedrijf van cliënt had kunnen worden verplaatst naar een andere, vergelijkbare locatie. Indien aan cliënt een alternatieve, gelijkwaardige locatie voor haar bedrijfsvoering zou zijn aangeboden en partijen dit financieel hadden kunnen afwikkelen, had de Minister alle ruimte aan weerszijde van de A27 (ter hoogte van de huidige ligging van het bedrijf van cliënt) kunnen gebruiken voor de aanleg van het OTB.	Naar aanleiding van uw zienswijze is de situatie bij uw cliënt goed bekeken. Er is een alternatief voorstel dat beter aansluit bij uw ideeën en belangen. De wijziging is opgenomen in de Nota van Wijziging behorende bij het tracébesluit.
	10	Cliënt is bereid haar zienswijze mondeling toe te lichten en waar nodig nader te onderbouwen en/of aan te vullen. Voorts verzoek ik u mij op de hoogte te houden van de voortgang van de procedure.	Rijkswaterstaat is in de periode tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit met deze cliënt in overleg getreden om samen naar een goede oplossing voor zijn situatie te zoeken.
ZWE-00585	6	Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.	De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al

			zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.
	12	De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen in plaats van toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting.	De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen. In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen. Dit kan worden bereikt door het scherm met absorberend materiaal te bekleden of het scherm vanuit de weg gezien achterover te laten hellen.
ZWE-00586	2	<p>In het Voorkeursalternatief voor de Ring Utrecht, bestuurlijk vastgesteld in 2010, is voor de uitbreiding van de A27 een voorkeur opgenomen voor het verbreden van de bak bij Amelisweerd (met in iedere rijrichting 7 rijstroken). Sindsdien heeft de gemeente Utrecht zich daar altijd tegen verzet. Op basis van de meest recente toekomstscenario's zijn wij niet overtuigd van de verkeerskundige noodzaak om het aantal rijstroken op de A27 uit te breiden* naar 2x7 rijstroken. Ook niet na lezing van alle rapporten. Hiermee sluiten wij aan bij de conclusie van de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse en de second opinion door het CPB, dat de kosten van de verbreding niet opwegen tegen de baten.</p> <p>Ook de recente publicatie Kansrijk Mobiliteitsbeleid van het CPB wijst in deze richting. Een heroverweging om het aantal rijstroken in de bak bij Amelisweerd te beperken tot maximaal 2x6 rijstroken, in combinatie met een maximumsnelheid van 80 km/uur, is daarom op zijn plaats. Hiervoor hoeft de bak bij Amelisweerd niet verbreed te worden, waarmee het grote risico van werken in de zogenaamde folieconstructie onder de A27 vermeden kan worden. Onze zienswijze gaat daarom eerst in op de onderbouwing van het gekozen wegontwerp.</p>	<p>Nut en noodzaak van de Ring Utrecht zijn in diverse fasen van het project uitgebreid aan de orde geweest. Voor een uitgebreide toelichting op nut en noodzaak van het project wordt u verwezen naar hoofdstuk 2 van de toelichting op het tracébesluit. Bij punt 5 van deze zienswijzebeantwoording wordt ingegaan op de economische groeiscenario's.</p> <p>De maatschappelijke kosten-batenanalyse heeft een aantal scenario's in beeld gebracht. In het hoge economische groei scenario (GE) is er sprake van een batig saldo van 2.0. Wordt rekening gehouden met de recente crisis dan is het batig saldo 1.7. Met een lage economische groei is er geen batig saldo. Deze twee scenario's schetsen twee uiterste bandbreedten waarbij het waarschijnlijk is dat de werkelijke economische groei tussen deze twee uitersten ligt. In de crisisjaren 2008-2013 was de mobiliteitsgroei net boven het RC scenario. In 2014 en 2015 was de mobiliteitsgroei conform het hoge economische scenario. De MKBA heeft derhalve niet geconcludeerd dat de kosten niet opwegen tegen de baten. Dat heeft het CPB evenmin gedaan. Het CPB heeft geconcludeerd dat het MKBA goed is uitgevoerd en heeft een aantal aanbevelingen gedaan gegeven deze uitkomst.</p> <p>De recente publicatie Kansrijk Mobiliteitsbeleid van het CPB betreft een analyse van mogelijke toekomstige ontwikkelingen. Het uitgangspunt hierbij is dat het MIRT tot 2028 is gerealiseerd. Dus ook de realisatie van de Ring Utrecht A27/A12.</p> <p>De vraag of het mogelijk is om de bak niet te verbreden is uitvoerig onderzocht door de Commissie Schoof. De Commissie Schoof kwam tot de conclusie dat er geen verkeersveilige oplossing is voor ontweven met een niet verbrede bak. Wel heeft de Commissie Schoof de aanbeveling gedaan deze onderbouwing beknopt en helder te verwoorden. Dat is gebeurd in de "gids bij het proces probleemverkenning tot ontwerp-tracébesluit. Op pagina 103 tot 143 is verwoord waarom het niet op een verkeersveilige wijze kan.</p> <p>De minister neemt een tracébesluit als de wettelijke verplichte onderzoeken zijn uitgevoerd, de financiële middelen beschikbaar zijn en wanneer alle beslisinformatie benodigd voor het besluit helder is. Zij weegt daarin de diverse belangen die in het project spelen tegen elkaar af.</p> <p>De kwaliteit van de onderbouwing is getoetst door de Commissie m.e.r; een onafhankelijke Commissie die het bevoegd gezag adviseert over de richtlijnen voor de milieu-effectrapportage en over de kwaliteit en volledigheid van het onderzoek. Daarnaast is er voor het project Ring Utrecht nog een tussentijds aanvullend onderzoek uitgevoerd door de Commissie Schoof (2013). Deze onderzoekscommissie is ingesteld op verzoek van de Tweede Kamer om te onderzoeken of de besluitvorming over het project Ring Utrecht op een juiste manier heeft plaatsgevonden. Beide commissies concluderen dat de besluitvorming in het project Ring Utrecht zorgvuldig is geweest.</p>

		<p>De Commissie m.e.r. heeft in haar eindoordeel aangegeven dat de m.e.r. procedure zorgvuldig doorlopen is en dat de milieu-effectrapportage veel informatie van hoge kwaliteit bevat. Zij is van mening dat in de milieu-effectrapportage voldoende informatie aanwezig is om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen bij besluitvorming. De Minister van Infrastructuur en Milieu is derhalve gerechtigd om dit besluit te nemen.</p>
5	<p>Het wegontwerp met 2x7 rijstroken in de bak bij Amelisweerd en extra parallelbanen op de A12 is gebaseerd op de verkeersintensiteiten in het Global Economy (hierna GE) scenario van het toekomstscenario WLO-1 van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL). In december 2015 heeft het PBL, in opdracht van het ministerie van infrastructuur en Milieu, nieuwe toekomstscenario's openbaar gemaakt: de zogenaamde WLO-2 scenario's Hoog en Laag. Het GE scenario komt overeen met een verwachte economische groei die pas in 2046 volgens het nieuwe WLO-2 scenario Hoog wordt bereikt. Als het gemiddelde van de nieuwe WLO-Z scenario's Hoog en Laag 2030 als uitgangspunt zou worden genomen, dan zijn er minder extra rijstroken nodig. Wij wijzen hierbij ook op het feit dat minister Schultz de verwachting heeft uitgesproken dat binnen 20jaar alle auto's op de Nederlandse wegen zelfrijdend zijn. Uit studies blijkt dat de filedruk met 30 procent afneemt als 10 procent van de automobilisten automatisch rijdt. Als de verwachting van de minister uitkomt, dan kan de ruim 1 miljard euro beter aan andere doeleinden worden besteed. De extra rijstroken op de A27 hebben een grote verkeersaantrekkende werking. Zo neemt het verkeer op de A27 tussen Rijnsweerd en Lunetten met circa 23% toe ten opzichte van de autonome groei. Ongeveer 45% van het verkeer op de ring heeft een herkomst of bestemming in de regio Utrecht. Het gemeentelijk beleid is erop gericht om de mobiliteitsgroei zoveel mogelijk op te vangen met openbaar vervoer en fiets. De verkeersaantrekkende werking van de voorgenomen extra snelwegcapaciteit doorkruist dit beleid en geeft extra drukte op delen van het stedelijk wegennet, zoals de Kardinaal de Jongweg en de Koningsweg. Dit toont aan dat met de verbreding naar 2x7 rijstroken zoveel extra wegcapaciteit wordt geboden dat de A27 aantrekkelijk wordt voor verkeer dat nu een andere route neemt, en voor reizigers die nu nog met openbaar vervoer reizen. Het belangrijkste toetsingscriterium voor verkeer is de doorstroming op verschillende vooraf vastgestelde trajecten. In het rijksbeleid is vastgelegd dat de reistijd in de spits (de doorstroming) 2x langer mag zijn dan de reistijd bij een vrije verkeersafwikkeling. Met andere woorden een reistijdfactor van 2 leidt, volgens rijksbeleid, tot een acceptabele doorstroming op de ring. Wij onderschrijven het belang van een acceptabele doorstroming op de Ring Utrecht om het stedelijk wegennet te ontlasten. Dit is een belangrijk uitgangspunt in het nieuwe Utrechtse verkeer- en vervoerplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen. Met 2x7 rijstroken op de A27 is echter sprake van overcapaciteit. De verkeersaantrekkende werking die hier vanuit gaat, heeft negatieve gevolgen voor het milieu, met name op het gebied van geluid en luchtkwaliteit. De gemeente Utrecht neemt vergaande maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Deze verbetering wordt met een keuze voor 2x7 rijstroken deels teniet gedaan door de hogere emissies van het extra verkeer op de snelweg. Wij vinden het ongewenst dat in het gekozen wegontwerp meer asfalt wordt aangelegd dan nodig is volgens de reistijdnormen van het rijk. Dit gaat ten koste van de leefbaarheid en is strijdig met de besteding van rijksgeld aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit waarin Rijk en lokale overheden die de luchtkwaliteit willen verbeteren ten behoeve van de volksgezondheid.</p>	<p>Het beleid van de gemeente Utrecht is beschreven in het ambitiesdocument 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar' (UAB) (gemeente Utrecht, januari 2012) en verder uitgewerkt in het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB), Mobiliteitsplan Utrecht 2025 (gemeente Utrecht mei 2016). In de onderzoeken voor het tracébesluit Ring Utrecht is rekening gehouden met UAB-maatregelen waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden. Dit betekent bijvoorbeeld dat de onderzoeken in het deelrapport Verkeer rekening houden met de afwaardering van de Cartesiusweg en 't Goylaan naar een enkelstrooks profiel. In eerdere fasen van het project (trechterstappen, fase 2a) is UAB meegenomen als gevoeligheidsanalyse in het verkeersonderzoek.</p> <p>In het ontwerp-tracébesluit en in de milieu-effectrapportage is gebruik gemaakt van de landelijke toekomstscenario's over de Welvaart en Leefomgeving (WLO) in Nederland van de planbureaus CPB en PBL. Het scenario Global Economy (GE) is een scenario met sterke economische groei en een aanzienlijke verkeersgroei tot gevolg, Regional Communities (RC) is een toekomstscenario met minder internationale samenwerking en minder verkeersgroei. Deze twee scenario's geven een mogelijke bandbreedte van toekomstige ontwikkelingen weer. Deze landelijke scenario's hebben als input gediend voor de verkeersmodelberekeningen met het Nederlands Regionaal Model (NRM). Bij aanvang van de effectberekeningen voor het ontwerp-tracébesluit Ring Utrecht vormden deze verkeersprognoses de meest recente inzichten. Ook in eerdere fasen van de planuitwerking, zijn steeds van de meest recente inzichten van dat moment uitgegaan. Zie ook het eind advies van de Commissie m.e.r..</p> <p>De ontwikkelde landelijke toekomstscenario's van de planbureaus CPB en PBL zijn de meest recente inzichten ten aanzien van de groei van de economie, autobezit en autogebruik, thuiswerken, toepassing van meer elektronica in het verkeer, elektrische fiets en andere innovatieve ontwikkelingen, et cetera meegenomen (zie desbetreffende rapportages van CPB/PBL over WLO1 en WLO2). Die landelijke toekomstscenario's vormen weer input voor de verkeersmodellen die zijn toegepast in het project Ring Utrecht. Zo wordt er onder meer rekening gehouden met een toenemend gebruik van het openbaar vervoer in de toekomst en afnemend autobezit.</p> <p>De ontwikkeling van de zelfrijdende auto is omgeven met zoveel onzekerheden, dat die nog niet verwerkt is in de toekomstscenario's van de planbureaus, ook niet in de meest recente.</p> <p>Onlangs hebben de planbureaus nieuwe WLO scenario's gepubliceerd met daarin de bijgestelde landelijke toekomstontwikkelingen. Deze nieuwe scenario's liggen qua omvang van economische groei tussen GE en RC in. Sinds april 2016 vormen de nieuwe landelijke groeiscenario's ook input voor de verkeersmodelberekeningen het NRM. De invloed van de nieuwe WLO scenario's op nut en noodzaak van de Ring Utrecht is te zien in de "Gevoeligheidsanalyse WLO scenario's en de Ring Utrecht" die tegelijk gepubliceerd wordt met het tracébesluit. Daaruit blijkt dat ook met de nieuwe WLO scenario's het project zinvol is.</p> <p>Uit paragraaf 8.3 van het deelrapport Verkeer valt op te maken dat per saldo het effect van toe- en afnames op het OWN als gevolg van het project Ring Utrecht neutraal is, maar dat er een beperkte toename is op de Koningsweg en de Kardinaal de Jongweg.</p>

		<p>Een deel van de automobilisten, die vanwege filevorming op de Ring Utrecht nu via het stedelijke wegennet rijdt, zal weer via de Ring Utrecht gaan rijden. Dit effect wordt versterkt door het verkeersbeleid van de gemeente Utrecht, waarbij de capaciteit van de stedelijke wegen wordt verlaagd.</p> <p>Het effect van deze verkeersaantrekkende werking is meegenomen bij het onderzoeken en bepalen van de mitigerende en compenserende maatregelen voor geluid, lucht en veiligheid.</p> <p>U stelt dat met 2x7 rijstroken sprake is van overcapaciteit. In de eerste fase van de studie Ring Utrecht (de alternatieven- en variantenafweging) zijn oplossingen met een wegindeling van 2x6 rijstroken onderzocht. Deze bleken niet te voldoen aan de doelstelling van een goede doorstroming op een verkeersveilige manier. Verder is onderzocht of het mogelijk was om met een indeling van 2x6 rijstroken de huidige breedte van de bak te handhaven. Deze specifieke variant is ook door de Commissie Schoof gezien en heeft ook geconcludeerd dat deze variant qua ontwerp en verkeersveiligheid niet past. Hoofdstuk 5 van de Ring Utrecht, Gids van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016) gaat uitgebreid in op de technische uitleg waarom de 2x6 oplossing niet in de huidige bak past.</p> <p>Van strijdigheid ten aanzien van de besteding van rijksgeld aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL) is geen sprake. Het project Ring Utrecht is opgenomen in het NSL en voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen.</p>
6	<p>De Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) en de A27 sluiten op elkaar aan bij de aansluiting Utrecht-Noord. De aansluiting Utrecht-Noord blijft vrijwel ongewijzigd in het Ontwerp Tracébesluit. Uit een gemeentelijke verkeersstudie blijkt dat er na opwaardering van de NRU en verbreding van de A27 onacceptabele capaciteitsproblemen ontstaan voor het verkeer van en naar Breda. Dit probleem kan voorkomen worden door de capaciteit van de bogen te verdubbelen. Wij adviseren om in overleg met de gemeente tot een verkeerskundige oplossing te komen en deze op te nemen in het Tracébesluit.</p>	<p>Het door u specifiek geschetste probleem rond de afwikkeling van het verkeer vanuit de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) op de A27 in zuidelijke richting na realisatie van de NRU wordt onderkend. In de bestuurlijke stuurgroep (BSG) van 22 juni 2016 is daarover gesproken en zijn vervolgspraken gemaakt.</p> <p>De gemeente Utrecht en Rijkswaterstaat onderzoeken gezamenlijk de mogelijkheden om in het kader van het project Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) de verbindingsboog van de NRU naar de A27 richting knooppunt Rijsweerd deels dubbelstrooks te maken, waardoor de verkeersafwikkeling tussen het Robert Kochplein en de A27 zal verbeteren. Ook wordt onderzocht in hoeverre het opschuiven van het Robert Kochplein in noordoostelijke richting, zoals de gemeente dat beoogt in het kader van het project NRU, invloed heeft op de verkeersafwikkeling op het wegvak tussen het Robert Kochplein en de aansluiting Utrecht-Noord op de A27.</p> <p>De uitkomsten van dit onderzoek kunnen verwerkt worden in de dop initiatief van de gemeente Utrecht op te stellen bestuursovereenkomst (BOK) NRU.</p> <p>Deze procesafpraak is als zodanig in onderlinge afstemming weer opgenomen in de BOK Ring Utrecht waar gezamenlijk aan wordt gewerkt.</p>
7	<p>De gemeente maakt zich zorgen over de landschappelijke inpassing van de weg in het waardevolle cultuurlandschap rond de stad, met de Kromme Rijn, landgoed Amelisweerd, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Limes als belangrijke landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten. Zowel de verbreding van de weg als de daaruit volgende compensatiemaatregelen (water, natuur, bos) hebben grote effecten op het landschap. Op een aantal plekken gaan compensatiemaatregelen ten koste van het aanwezige landschap. Zo moeten er soms bomen gekapt worden voor een compensatiemaatregel. Dit geldt onder andere voor de geplande landschapswal in de omgeving van Amelisweerd, maar ook voor watercompensatie op landgoed Oud Amelisweerd. Op andere locaties wordt bomencompensatie voorgesteld, terwijl dit niet past in het oorspronkelijke landschap, zoals bij de herinrichting van het zogenaamde bunkerperceel. De gemeente stelt voor om de periode tussen Ontwerp Tracébesluit en Tracébesluit te benutten om met alle betrokkenen de inpassing van natuur en watercompensatie uit te werken om tot een zo</p>	<p>Tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit is mede naar aanleiding van uw zienswijze nader onderzoek uitgevoerd en heeft overleg met u plaatsgevonden.</p> <p>De beide hier beschreven voorgestelde wijzigingen: vervanging van de landschapswal bij Amelisweerd door een landschapsscherm en de heroverweging van de watercompensatie ten behoeve van het plan voor aanleg van natuurvriendelijke oevers en een nevengeul, zijn beide overgenomen en hebben geleid tot aanpassingen in het tracébesluit. In de Nota van Wijziging is aangegeven hoe deze aanpassingen verwerkt zijn.</p>

	<p>groot mogelijk draagvlak te komen. De uitkomsten van het overleg kunnen opgenomen worden in het Tracébesluit. Twee concrete voorstellen voor een wijziging in de compensatie zijn: Vervang de landschapswal bij Amelisweerd door een veiligheidsschermbaan om Amelisweerd fysiek af te schermen van de weg. Hiermee wordt het ruimtebeslag op dit waardevolle landschap aanzienlijk beperkt. Wij stellen voor om het veiligheidsschermbaan geluidwerend uit te voeren, zodat de geluidbelasting in Amelisweerd verlaagd wordt.</p> <p>Heroverweeg de watercompensatie langs de Kromme Rijn ter hoogte van de A27, omdat de aanleg van water ten koste gaat van een groot aantal bomen. Betrek hierin de reeds uitgewerkte en met partijen afgestemde ideeën van HDSR voor de aanleg van natuurvriendelijke oevers en een nevengeul aan de zuidzijde van de Kromme Rijn ter hoogte van de Koningslaan.</p>	
10	In het Ontwerp Tracébesluit ontbreekt aan de westzijde van de Groene Verbinding een fietsverbinding richting de nieuwe brug over de Kromme Rijn. Wij stellen voor deze omissie in het Tracébesluit recht te zetten.	Deze omissie is rechtgezet in het tracébesluit. De wijze waarop is toegelicht in de Nota van Wijziging.
11	De nieuwe fietsbrug over de Kromme Rijn vervangt de huidige voetgangersbrug over de Kromme Rijn. Wij zijn blij dat in de toekomst fietsers een betere mogelijkheid hebben om op deze plek de Kromme Rijn over te steken. De voorgestelde locatie voor de nieuwe brug ligt op een betere plek in het langzaam verkeer netwerk dan de huidige voetgangersbrug en maakt onder andere een betere ontsluiting van de sportvelden richting de stad mogelijk. Wij stellen voor om in de periode tot aan het Tracébesluit met Rijkswaterstaat de exacte locatie van de brug te bepalen, daarbij rekening houdend met de eigendomssituatie van aangrenzende percelen. Het is van belang dat de brug in het verlengde van de Mytylweg wordt gerealiseerd en aansluiting mogelijk maakt op de Weg naar Rhijnauwen. Wij zien tevens goede mogelijkheden om evenwijdig aan de fietsroute een nieuwe watergang te realiseren die de bermstrook langs de A27 kan vervangen. Als gevolg van de verbreding van de A12 moet de langzaam verkeer verbinding over het Merwedekanaal bij de onderdoorgang onder de A12 vernieuwd worden. Het Ontwerp Tracébesluit voorziet in trappen met fietsgoten. Hierdoor is de oversteek niet te gebruiken door mensen met een scootmobiel of kinderwagen. Wij vinden deze beperking in gebruik onwenselijk. In de periode tot aan het Tracébesluit overleggen wij met Rijkswaterstaat of hellingbanen ingepast kunnen worden.	<p>Mede naar aanleiding van uw zienswijze is, in overleg met uw gemeente, de positie van de fietsbrug over de Kromme Rijn beperkt aangepast. Tevens zijn de toeleidende fietspaden in het tracébesluit opgenomen. Deze oplossing schept tevens ruimte om de waterstructuur van Maarschalkerweerd ten westen van de fietsbrug aan te sluiten op de Kromme Rijn. In de Nota van Wijziging is dit nader toegelicht.</p> <p>De oversteek over het Merwedekanaal bij de A12 wordt vormgegeven met hellingbanen zodat deze gebruikt kan worden door scootmobielen of kinderwagens. In het landschapsplan behorende bij het Ontwerp tracébesluit stonden foutief trappen ingetekend, terwijl in de ontwerpkaarten bij het Ontwerp tracébesluit wel hellingbanen stonden. De tekening in het landschapsplan is aangepast. Deze wijziging is te zien in de Nota van Wijziging bij het tracébesluit.</p>
17	In de geleverde rapporten is aangegeven dat de niet transparante schermen onder een hellingshoek van 10 graden worden geplaatst. De gemeente Utrecht heeft een wens om delen van de geluidschermen te benutten voor het opwekken van zonne-energie. Hiervoor is een hellingshoek van 20 graden gunstiger. In ambtelijke gesprekken heeft Rijkswaterstaat aangegeven dat het ook bij een hellingshoek van 10 graden mogelijk is om zonnepanelen te plaatsen, zonder negatieve effecten voor de geluidwerende functie van het scherm. Gemeente Utrecht en Rijkswaterstaat maken hier in de Bestuursafspraken concrete afspraken over. In het Esthetisch Programma van Eisen worden eisen aan de vormgeving van de geluidschermen opgenomen.	<p>De geluidschermen hebben als primaire doel het beperken van de geluidbelasting. Daarnaast is er sprake van een afweging tussen verschillende ambities: een groene uitstraling, een bijzondere uitstraling op specifieke locaties, opwekken zonne-energie, transparantie. In het tracébesluit is een passage opgenomen die het mogelijk maakt in de toekomst zonnepanelen op de geluidschermen te plaatsen, mits dit geen gevolgen heeft voor de akoestische kwaliteit daarvan.</p> <p>Zoals u aangeeft in uw zienswijze wordt dit onderwerp nader besproken bij de opstelling van de bestuursafspraken tussen uw gemeente en Rijkswaterstaat.</p>
19	In het deelrapport Water is als uitgangspunt gehanteerd dat compensatie van water zoveel mogelijk binnen de grenzen van het Ontwerp Tracébesluit plaatsvindt en zo veel mogelijk op in de nabijheid van het te dempen water. In principe kunnen wij instemmen met dit uitgangspunt, echter op sommige plekken leidt dit tot geforceerde oplossingen en onnodige bomenkap. De regelgeving over watercompensatie maakt het mogelijk op een andere locatie, maar wel in hetzelfde peilgebied te compenseren. We stellen voor om op een aantal locaties gebruik te maken van de mogelijkheid het zoekgebied te verruimen naar buiten de grenzen van het Ontwerp Tracébesluit, maar wel binnen dezelfde peilgebieden. Met name voor het peilgebied van de Kromme Rijn biedt dit de kans om compensatiemogelijkheden te bundelen en in te zetten op een locatie waar naast watercompensatie ook natuurontwikkeling en recreatie kan worden gerealiseerd. Wij doelen hier op het plan van waterschap HDSR om ter hoogte van Oud Amelisweerd de Kromme Rijn aan de zuidzijde te verbreden en de nevengeul te herstellen. Met dit plan wordt bijna 1 ha extra water gerealiseerd, wat een geschikt alternatief vormt voor de nu voorgestelde watercompensatie langs de Kromme Rijn bij de A27 van 0,5 ha (Maatregel 67 of 2W14). Daarnaast kan hier ook een deel van de watercompensatie in Rijnsweerd (maatregel 62 of 2W1 1) en bij ATV Stadion (maatregel 32	Op diverse onderdelen is het ontwerp aangepast waarbij uw wensen rondom de combinatie met nevengeul Amelisweerd-Kromme Rijn, de watercompensatie op diverse locaties, natuurontwikkeling en recreatie zoveel mogelijk zijn verwerkt.

	of 2W1) worden gecompenseerd. In de bijlage benoemen we een aantal locaties waarvoor wij eveneens betere alternatieven zien.	
20	<p>Als gevolg van de verbreding komen er nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten in het plasbrandaandachtsgebied (PAG) te liggen. In het kader van het Besluit externe veiligheid transportroutes en het Bouwbesluit is bij locaties waar sprake is van veel transport van vloeibare brandstoffen bepaald dat bij het vaststellen van ruimtelijke plannen met nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten in het PAG, maatregelen moeten worden genomen (volgens Bouwbesluit) tegen de gevolgen van de effecten van een plasbrand. In het deelrapport Externe Veiligheid zijn geen maatregelen opgenomen. Wij verzoeken om deze bij het Tracébesluit op te nemen. In het Ontwerp Tracébesluit is niet aangegeven hoe de bypass bij knooppunt Lunetten binnen het basisnet past. In de Regeling Basisnet staan instructies hoe bij berekeningen moet worden omgegaan met wegen, maar instructies voor een bypass ontbreken. Wij verzoeken om bij Tracébesluit aan te geven hoe in het kader van het basisnet rekentechnisch omgegaan is met de bypass in deelgebied 3.</p>	<p>Met het nieuwe externe veiligheidsbeleid Basisnet in april 2015, is het "PAG" geïntroduceerd (artikel 16 Regeling basisnet). De PAG is een zone van 30 meter vanaf de rand van de rijksweg waarbinnen alle nieuw te bouwen objecten moeten voldoen aan aanvullende eisen uit het Bouwbesluit 2012. De gemeenten zorgen hiervoor bij het afgeven van een bouwvergunning en bij het opstellen c.q. aanpassen van bestemmingsplannen. Voor bestaande objecten binnen de PAG zone gelden deze extra eisen niet, ook niet bij een verbouwing.</p> <p>Voor de bestaande objecten in de PAG zone zijn geen extra maatregelen getroffen door de gemeenten na het van kracht worden van de PAG zone. Het is dan ook niet logisch dat nu maatregelen worden getroffen door Rijkswaterstaat voor objecten die net binnen de PAG zone van 30m vallen terwijl voor bestaande objecten die dichterbij de weg liggen geen maatregelen zijn getroffen. Wel wordt in het project calamiteitenplan aandacht besteed aan voorzorgsmaatregelen in het geval van een plasbrand. Dit was ook al zo voordat het Basisnet het PAG introduceerde.</p> <p>Bij een wegverbredingsproject kan de PAG zone verschuiven en daarom wordt in het externe veiligheidsrapport inzichtelijk gemaakt welke bebouwing in de PAG zone ligt en welke bebouwing door het wegproject in de PAG zone komt te liggen. Bestaande bebouwing die door de verbreding van de weg in de PAG zone terecht komt hoeft niet te voldoen aan strengere bouweisen. Door het project van Rijkswaterstaat komen wel objecten binnen deze PAG zone te liggen. De eigenaren van deze objecten kunnen een verzoek indien bij Rijkswaterstaat voor planschade.</p> <p>De bypass in deelgebied 3 is in het deelrapport Externe Veiligheid behandeld als een verbodingsboog, in lijn met de rekenvoorschriften van Rijkswaterstaat.</p>
21	<p>De recreatieve en cultuurhistorische betekenis van Amelisweerd voor de stad en de regio kan niet overschat worden. Na de aanleg van de A27 in de jaren/SO wordt Amelisweerd opnieuw geraakt door een wegverbreding. In de stad bestaat grote weerstand tegen een nieuwe aantasting van deze waardevolle landgoederen. Wij vragen dan ook nadrukkelijk om bij de uitwerking van alle inpassings- en compensatiemaatregelen in Amelisweerd de oorspronkelijke inrichting zoveel mogelijk te respecteren en het ruimtebeslag zoveel mogelijk te beperken.</p> <p>In dit licht gaat onze voorkeur sterk uit naar een veiligheidsschermbaan met een geluidwerende functie in plaats van de landschapswal die is opgenomen in het landschapsplan. Hiermee kan het ruimtebeslag op Amelisweerd beperkt worden. Daarnaast is ons voorstel om voor de watercompensatiemaatregelen bij de Kromme Rijn het plan van HDSR aan te houden.</p> <p>Vooruitlopend op de uitvoeringsfase vragen we nu al aandacht voor het voorkomen of beperken van negatieve effecten op Amelisweerd als gevolg van de gekozen bouwmethode in de folieconstructie.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>De door u geschetste waarde van Amelisweerd is in het project onderkend en in de milieu-effectrapportage beschreven. In het ontwerp zijn de effecten op Amelisweerd, binnen de vastgestelde doelstelling, zo beperkt mogelijk gehouden.</p> <p>De landschapswal is in het tracébesluit vervangen door een landschapsschermbaan. Deze wijziging is te vinden in de Nota van Wijziging bij het tracébesluit.</p> <p>In overleg met de gemeente en het hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden (HDSR) zijn de watercompensatiemaatregelen bij de Kromme Rijn besproken. Dit heeft tevens geleid tot wijzigingen die te vinden zijn in de Nota van Wijziging bij het tracébesluit. De Natuurvriendelijke oever bij de onderdoorgang Kromme Rijn is verplaatst naar een andere locatie binnen hetzelfde peilgebied die aansluit bij de plannen van HDSR.</p> <p>Zie de beantwoording bij punt 7 van uw zienswijze.</p>
25	<p>De verbreding van de A27 gaat ten koste van een aantal volkstuinten op volkstuincomplex ATV Stadion. In overleg met gemeente, AVVN, en het bestuur van ATV Stadion is gekozen voor een taludoplossing. ATV Stadion heeft aangegeven zoveel mogelijk tuinen terug te willen brengen. Een voor de hand liggende locatie voor compensatie, aansluitend aan het volkstuincomplex, is de locatie waar op de OTB-kaart een watergang is ingetekend. Wij stellen daarom voor om de watergang in het Tracébesluit elders te situeren, zodat deze ruimte beschikbaar komt voor volkstuinten.</p>	<p>De watercompensatie is in de periode tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit elders gesitueerd. Deze wijziging staat beschreven in de Nota van Wijziging behorende bij het tracébesluit. Over de compensatie van tuinen en de gewenste inpassing in de vorm van een damwand/taludoplossing zijn aanvullende afspraken gemaakt tussen Rijkswaterstaat, gemeente, AVVN en ATV Stadion.</p>
29	<p>In het MER wordt ingegaan op de effecten tijdens de uitvoeringsfase. De gemeente wil voor het Tracébesluit de volgende aandachtspunten meegeven: Bereikbaarheid autoverkeer Mobiliteitsmanagement is één van de maatregelen om de effecten tijdens de uitvoeringsfase te beperken. De gemeente pleit voor een goed OV-alternatief tijdens de werkzaamheden aan de</p>	<p>In het vervolgproces zal de huidige intensieve samenwerking met onder andere de gemeente Utrecht op de raakvlakken tussen het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet (zoals de NRU), de werkterreinen in het kader van de bestuursovereenkomst en het MinderHinderplan worden voortgezet. In het kader van bijvoorbeeld het MinderHinderplan wordt</p>

	<p>A27/A12/A28 om de regio bereikbaar te houden en gaat daarover graag in gesprek met Rijk en provincie als betrokken overheden en de OV-bedrijven die door hen worden aangestuurd. Als gevolg van congestie op de snelwegen tijdens de werkzaamheden, zal de verkeersdruk op het onderliggend wegennet toenemen. Bij het gezamenlijk opstellen van het minder hinder plan, willen we inzicht krijgen in de precieze effecten en maatregelen op het onderliggend wegennet.</p> <p>Bereikbaarheid langzaam verkeer</p> <p>De aandacht in het MER gaat voornamelijk uit naar het beperken van hinder voor automobilisten. Voor de bewoners en werknemers van de regio Utrecht is het beperken van hinder voor langzaam verkeer van groot belang. Voor langzaam verkeer moet, net als voor autoverkeer, het uitgangspunt gehanteerd worden dat de huidige langzaam verkeer verbindingen beschikbaar blijven, behoudens kortdurende en incidentele situaties.</p> <p>Geluidschermen A 72</p> <p>De gemeente heeft in de Bestuurlijke Stuurgroep meerdere keren aangegeven dat de geluidschermen langs de A12 zo snel mogelijk na de start van de uitvoering geplaatst moeten worden.</p> <p>De bewoners van met name Hoograven en Kanaleneiland worden al jaren geconfronteerd met een onacceptabele geluidbelasting. De snelle plaatsing van de geluidschermen dient opgenomen te worden in het Tracébesluit en als eis worden meegegeven in de aanbesteding. Langs delen van de A12 zijn nu reeds geluidsschermen aanwezig. De periode tussen realisatie van nieuwe schermen en de sloop van bestaande geluidsschermen dient zo kort mogelijk te zijn.</p>	<p>daarbij uitgebreid aandacht besteed aan de bereikbaarheid voor auto, fiets en OV en het pakket aan mobiliteitsmanagementmaatregelen.</p> <p>In navolgende alinea wordt nog in algemene zin toegelicht hoe wordt omgegaan met verkeershinder in het project.</p> <p>Rijkswaterstaat streeft er naar de verkeershinder als gevolg van de werkzaamheden te beperken. Het zo veel mogelijk in stand houden van de bereikbaarheid van de regio is één van de belangen die spelen in de realisatiefase van de wegverbreding. De algemene werkwijze om verkeershinder als gevolg van werkzaamheden voor de weggebruiker te beperken is vastgelegd in de Werkwijzer Minder Hinder wegen (deze is te vinden op de website www.rijkswaterstaat.nl).</p> <p>Met de betrokken wegbeheerders (gemeenten en provincie) worden afspraken gemaakt ten aanzien van bijvoorbeeld afsluitingen van rijstroken en aansluitingen. Ook worden afspraken gemaakt over de kruisende verbinden voor de auto, fiets, voetgangers en OV en de verschillende waterwegen. Hierbij wordt ook specifiek gekeken naar de bereikbaarheid van aanliggende wijken, bedrijventerreinen en bv. kantoor-, onderwijs- of sportlocaties.</p> <p>Beperking van de verkeershinder zal bovendien ook onderdeel zijn van de criteria waarop het contract wordt gegund.</p> <p>Desondanks is het onvermijdelijk dat rijkstroken/wegvakken, aansluitingen of viaducten gedurende een periode afgesloten moeten worden of in capaciteit gereduceerd. Hierover wordt uiteraard tijdig gecommuniceerd.</p> <p>De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden.</p> <p>De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>Ten aanzien van de periode tussen sloop oude schermen en plaatsen nieuwe schermen geldt dat dit wordt meegenomen bij de uitwerking van de gunningscriteria voor leefkwaliteit, waar uw gemeente bij betrokken is.</p>
30	<p>Voor een omvangrijk werk als de verbreding van de A27 en A12 zijn op diverse locaties bouw- en Werkterreinen nodig. De gemeente Utrecht is zeer terughoudend in het verlenen van velvergunningen voor bomen op bouw- en Werkterreinen. De gemeente zal bij de behandeling van vergunningaanvragen kritisch onderzoeken of het kappen van bomen vermijdbaar is. Alleen in gevallen waar onomstotelijk is aangetoond dat kappen onvermijdelijk is, gaat de gemeente over tot het verlenen van een vergunning. In velvergunningen wordt een compensatieverplichting opgelegd. Voor de Werkterreinen die in de stedelijke groenstructuur liggen, moet onderzocht worden of het gebruik van de locatie geen blijvende schade aan bodem, de kwaliteit van het groen en beschermde soorten tot gevolg heeft. Daarnaast dient er in de omgeving van de bouw- en Werkterreinen voldoende aandacht te zijn voor de veiligheid van het langzaam verkeer. Met Rijkswaterstaat is afgesproken dat de Werkterreinen ten westen van de A27, tussen de spoorlijn Utrecht-Den Bosch en de Koningsweg, na gebruik een groene inrichting krijgen. De inrichting dient afgestemd te worden op de inrichting van de groene verbinding. Wij denken hier graag intensief over mee. Afspraken over de inrichting kunnen worden vastgelegd in de bestuursovereenkomst.</p>	<p>Tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken. Uw aandachtspunten voor de herinrichting van deze terreinen worden gedeeld. Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen. Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de tracébesluit-tekeningen verwerkt en beschreven in de Nota van Wijziging. Rijkswaterstaat is in gesprek met u om te komen tot nadere afspraken per werkterrein, bijvoorbeeld over aanrijdroutes van bouwverkeer, ontsluiting, inpassingen, inrichting, het indien mogelijk voorkomen van bomenkap op werkterreinen en het gebruik van het bouwterrein. Dit zal worden vastgelegd in de bestuursovereenkomst, de realisatieovereenkomst en het contract.</p>
31	<p>In het MER wordt aangegeven dat tijdens de uitvoeringsfase te allen tijde zal worden voldaan aan de relevante wet- en regelgeving. Dit wordt vooral gerelateerd aan de bouwhinder langs het tracé. Wij willen de scope van bouwhinder verbreden naar hinder voor omwonenden langs de alternatieve routes via het onderliggend wegennet. Door een toename van verkeer op het onderliggend wegennet komt de leefbaarheid verder onder druk te staan. Vanwege de lange uitvoeringsperiode is het wenselijk om ook voor dit aspect mitigerende maatregelen te nemen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zoals in de Bestuurlijke Stuurgroep is besproken maken de negatieve effecten op de leefbaarheid als gevolg van omgeleid of sluisverkeer onderdeel uit van het MinderHinderplan, dat door Rijkswaterstaat wordt opgesteld in samenwerking met verschillende regiopartijen waaronder gemeente Utrecht. In het vervolgproces wordt de intensieve samenwerking met de gemeente</p>

		Utrecht ten aanzien van de hinder voor omwonden in het kader van dit MinderHinderplan, het KES-proces en het gunningscriterium leefkwaliteit voortgezet.	
32	<p>Bijlage watercompensatie</p> <p>Voor onderstaande locaties stellen wij voor om in het Tracébesluit de compensatie op een alternatieve locatie te plannen. Wij denken hier graag actief over mee.</p> <p>1. bermsloot Voorveldse Polder (Maatregel 25 en/of 1W7). De voorgestelde 0,15 ha watercompensatie gaat op deze locatie ten koste van een groot aantal bomen. Wij zijn van mening dat deze compensatie op andere locaties binnen de Voorveldse Polder zijn te realiseren zonder dat dit ten koste gaat van grote aantallen bomen.</p> <p>2. watergang ATV Stadion (Maatregel 32, onderdeel 2W1). De te dempen watergang is onderdeel van het peilgebied Kromme Rijn en is dus ook elders te compenseren. Door de 0,24 ha water elders te compenseren kan deze ruimte benut worden voor het compenseren van de volkstuinten.</p> <p>3. bermsloot Maarschalkerweerd (Maatregel 68 of 2W1 3). Het verplaatsen van de bermsloot gaat hier ten koste van veel bomen. Wij zien goede mogelijkheden om de bermsloot te compenseren in een nieuwe watergang langs de nieuwe fietsroute (maatregel 69).</p> <p>4. Watercompensatie ten zuiden van de Koningsweg (Maatregel 78 of 3W3). Deze compensatie zullen wij meenemen in de uitwerking van de Groene Verbinding. Wij zien goede mogelijkheden om een nieuwe watergang te realiseren evenwijdig aan de trambaan en fietspad Tussen de Rails.</p> <p>5. Watercompensatie Park De Koppel (3W4). De voorgestelde compensatielocatie gaat ten koste van bomen en biedt weinig landschappelijke meerwaarde. Wij stellen voor de locatie te verplaatsen naar een nog nader uit te werken locatie in het park, waar de compensatie tevens zorgt voor natuurontwikkeling (natuurvriendelijke oevers), verbetering van de waterafvoer en landschappelijke meerwaarde.</p> <p>6. Hoograven-Zuid/Volkstuinen ATV Zuid. (Maatregel 112/115 en/of 4W3). Als gevolg van de nieuwe geluidsschermen bij Hoograven-Zuid wordt water gedempt wat gecompenseerd moet worden. Wij ondersteunen het voorstel om dit te doen bij de volkstuinten van ATV-Zuid, alleen niet op de voorgestelde locatie, maar aan de buitenzijde van het volkstuintencomplex. Voor alle locaties geldt dat wij in de periode tot aan het TB met alternatieve voorstellen zullen komen, die wij graag in overleg met u uitwerken. Naast voorgaande compensatielocaties vragen wij op een aantal locaties uw aandacht voor de inpassing van nieuwe watergangen. Het gaat hierbij om de Enny Vredelaan (maatregel 63) en de Sorbonnelaan/Princetonlaan (maatregel 58). Wij gaan er vanuit dat deze watergangen in nauw overleg met belanghebbenden worden ingepast of dat een alternatieve oplossing wordt gevonden als inpassing niet mogelijk is zonder de belangen van belanghebbenden teveel te schaden. Daarnaast vragen wij uw aandacht voor het dempen van de bermsloot ter hoogte van sportpark Olympos op De Uithof (maatregel 42). Het is noodzakelijk dat de afvoer van regenwater en drainagewater van het sportpark en de afvoer van het regenwater van de fietstunnel in het Uppsalapad gewaarborgd blijft.</p>	<p>Genoemde suggesties voor alternatieve locaties voor compensatie zijn meegenomen in een voorstel voor ontwerp-aanpassing. De volgende wijzigingen worden doorgevoerd:</p> <p>Ad 1: De door u voorgestelde oplossing is overgenomen. De watergang wordt verplaatst naar een strook gemeentegrond ten westen van de tennisvelden.</p> <p>Ad 2: De compensatie is gevonden in het gebied van de Kromme Rijn in samenhang met de aanleg van de nevengeul en de natuurvriendelijk oever. De geplande watergang op de volkstuinten komt te vervallen waarmee ook de huidige beschikbare ruimte voor de volkstuinten vrijwel niet wijzigt.</p> <p>Ad 3: Deze door u voorgestelde oplossing is overgenomen. De exacte keuze voor de ligging van de nieuwe fietsbrug moet nog worden gemaakt, maar de keuze hiervoor heeft geen invloed op het wel of niet hier kunnen compenseren.</p> <p>Ad 4: 3w3 is bedoeld als zoekgebied voor de waterzuivering uit de bak Amelisweerd. Inmiddels is duidelijk dat de benodigde ruimte voor waterzuivering beperkt is. Meenemen van de compensatie elders of tussen de trambaan en tussen de rails kan interfereren met de actie dat het werkterrein daar mogelijk wordt opgeschoven om de bomen op dat gebied te sparen.</p> <p>Ad 5: Voor deze locatie is naar aanleiding van uw voorstel een hydraulische berekening uitgevoerd in verband met het verplaatsen van de duiker. Hieruit blijkt dat als de duiker wordt vergroot, de watergang ter plaatse van Park de Koppel de watergang niet hoeft te worden verbreed. Compensatie vindt elders in het peilgebied plaats.</p> <p>Ad 6: Deze door u voorgestelde oplossing is overgenomen.</p> <p>De wijzigingen in het tracébesluit ten opzichte van het ontwerp-tracébesluit staan beschreven in de Nota van Wijziging bij het tracébesluit.</p>	
ZWE-00587	2	<p>Het is het onduidelijk welke emissiefactoren zijn gebruikt. Zijn de prognoses gebaseerd op de schone papieren typekeuringsnormen of de veel hogere emissies van de echte tests op de weg? Hoe verloopt de vervanging van oude door nieuwe voertuigen? De penetratiegraad van schonere voertuigen in het toekomstige wagenpark kan tegenvallen doordat auto's een steeds langere levensduur bezitten (https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2016/20/personenauto-s-steds-ouder). Graag aangeven hoe u dit verdisconteert.</p>	<p>In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&M bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Tabellen_grafieken/Milieu_Leefomgeving/Emissiefactoren. De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaarverkeer.</p> <p>Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.</p>
	6	<p>Waar geluid van een spoorweg kan reflecteren tegen geluidsschermen, die u in dit plan plaatst, moet u die reflectie betrekken in de berekeningen. Dat heeft u niet overal correct gedaan en derhalve moet u dat rechtzetten.</p>	<p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidsscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West.</p> <p>De bouw van het 7 meter hoge geluidsscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin</p>

		<p>Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidsscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidsscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd.</p> <p>Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidsscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>
9	<p>Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.</p>	<p>De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.</p>
10	<p>De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren er tegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af</p>	<p>Er is geen sprake van uitstel van de geluidssanering; de geluidssanering voor de A12 is onderdeel van het project ring Utrecht en staat als zodanig in de planning.</p> <p>De wens om de geluidsschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidsschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden.</p> <p>De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal. In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.</p>
12	<p>Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de</p>

			<p>grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
ZWE-00588	1	<p>Ik ben inwoner van Groenekan en: Ik ga er vanuit dat alle onderdelen van deze zienswijze zorgvuldig worden behandeld en afgewogen, mede omdat Ik als inwoner van Groenekan sterk word geconfronteerd met het verbreden van de snelweg A27/Ring Utrecht met alle daarbij horende invloeden. Een snelweg die dwars door Groenekan loopt. Ik te maken heb met een door de Overheid veroorzaakt langdurige proces (in tweeën knippen van projecten en elkaar opvolgende wetgeving) Ik hierdoor jaren in onzekerheid leef over welke maatregelen er daadwerkelijk genomen worden en wanneer. En ook geconfronteerd word met een dubbel aantal jaren van uitvoering. Ik en met mij meer inwoners: in de aanloop van beide projecten (al 7 jaar) de directe gevolgen ondervinden: moeilijk, zo niet onverkoopbare huizen en stress.</p>	<p>Deze zienswijze is opgebouwd uit verschillende punten, die in het hiernavolgende bij punt 2 tm 13 beantwoord worden.</p> <p>Voor wat betreft het in tweeën knippen van projecten: In de gids van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit is beschreven wanneer en waarom de keuze is gemaakt voor twee verschillende procedures. Dit is ondermeer in de verschillende startnotities uitgelegd. Beide startnotities zijn in 2008 verschenen. In Groenekan is sprake van overlap van de beide projecten Ring Utrecht A27/A12 en A27/A1 waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer zal zijn dan als er slechts een project was onderzocht. Voor het project A27/A1 is het tracébesluit genomen en onherroepelijk geworden. Daarmee is duidelijkheid gekomen over de te nemen maatregelen.</p> <p>Op dit moment wordt voorzien dat er aan dit gedeelte van de A27 tweemaal gebouwd zal gaan worden, dit brengt zoals inspreker aangeeft tweemaal bouw hinder met zich mee. Met de aannemers van de projecten zal na het tracébesluit in overleg getreden worden om te zien of er een efficiëntieslag gemaakt kan worden zodat de dubbele bouw hinder zoveel mogelijk wordt beperkt.</p> <p>Zie voor beantwoording van het punt over de onverkoopbare huizen het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 bouwschade en nadeelcompensatie</p>
	4	<p>3. geluidwerende voorzieningen Ik ben van mening dat optimale geluidwerende voorzieningen essentieel zijn voor onze leefomgeving. Het is dan ook logisch dat er op een groot aantal lekken langs het tracé geluidwerende voorzieningen worden getroffen in de vorm van geluidschermen. Waarbij ik opmerk: Wanneer er een knip wordt gelegd tussen deeltrajecten dient dit niet ten koste te gaan van de inwoners van het dorp Groenekan. Met name wanneer er eveneens sprake is van tussentijds wijzigende juridische kaders.. Zoals het er nu uitziet lijkt het erop dat binnen de nieuwe wetgeving dezelfde uitkomst voor de leefomgeving wordt bereikt, echter, effectiviteit en ervaringen en wensen van bewoners dienen voorop te staan: In het u bekende geluidsrapport zijn voor twee locaties aanbevelingen gedaan om te komen tot effectievere geluidswerende maatregelen. Hiermee dient cumulatie van diverse geluidsbronnen te worden beperkt. Deze locaties betreffen de kern Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan. 3.a.Nieuwe Wetering : het op een andere wijze inzetten van geluidsmaatregelen is hier mogelijk effectiever. Overleg hierover dient gevoerd te worden met bewoners en de gemeente de Bilt</p>	<p>Er is nader onderzoek verricht naar de mogelijkheden om de maatregelen uit het ontwerp-tracébesluit anders in te zetten bij Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg, om op die manier de cumulatieve geluidbelasting te verlagen. Naar aanleiding van dit onderzoek zijn geen wijzigingen tussen ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit in de plaatsing van de schermen opgenomen.</p> <p>Voor de locatie bij de Koningin Wilhelminaweg is gekeken of het effectiever was om een scherm langs de spoorlijn neer te zetten; op deze locatie is ProRail echter bezig met een onderzoek naar afscherming van diezelfde spoorlijn in het kader van de sanering. Dit saneringsonderzoek is niet gereed voor het tracébesluit van de Ring gepubliceerd wordt.</p> <p>Voor de locatie Nieuwe Wetering is gebleken dat een verplaatsing van (een deel van) het wettelijke scherm niet leidt tot een verbetering van de geluidssituatie voor alle woningen daar. Een aanvullend scherm langs de N234 wordt beschouwd in het kader van het bovenwettelijk maatregelpakket. De bovenwettelijke maatregelen maken geen deel uit van het tracébesluit. Er wordt voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen.</p> <p>Voor de kern Groenekan, langs het wegvak Utrecht-Noord - Bilthoven, volgt het project Ring Utrecht op het al afgeronde tracébesluit A27/A1. In het tracébesluit voor de Ring Utrecht is daarom de situatie conform dat tracébesluit als uitgangspunt gekozen voor het onderzoek voor het project Ring Utrecht.</p> <p>Uit een onderzoek dat begin 2015 is uitgevoerd, is gebleken dat deze werkwijze geen nadelige invloed heeft op de omvang van de maatregelen. Dit onderzoek is door de gemeente De Bilt en de Omgevingsdienst Regio Utrecht beoordeeld en de conclusies zijn door hun onderschreven.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p>

		<p>In Groenekan is sprake van overlap van twee projecten: Ring Utrecht en A27/A1, waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer is dan als er slechts een project zou zijn geweest. Dit geldt voor het gedeelte tussen aansluiting Utrecht-Noord en aansluiting Bilthoven. Voor het project A27/A1 is het tracébesluit genomen en onherroepelijk geworden. Daarmee zijn de te nemen maatregelen voor dit project inzichtelijk. Het tracébesluit van het project Ring Utrecht voorziet in het ombouwen van de spitsstrook in noordelijke richting naar een volwaardige vierde rijstrook. Bovendien worden er geluidsmaatregelen getroffen onder andere in de vorm van ophoging van het scherm van de A27/A1 aan de westzijde van de snelweg.</p> <p>Op dit moment wordt voorzien dat er aan dit gedeelte van de A27 tweemaal gebouwd zal gaan worden. Dit brengt zoals u aangeeft tweemaal bouw hinder met zich mee. Met de aannemer van het project A27/A1 wordt momenteel overlegd om te zien of er een efficiëntieslag gemaakt kan worden, zodat de dubbele bouw hinder zoveel mogelijk beperkt wordt.</p>
5	<p>4. Reflectieonderzoek en samenwerking met Pro Rail</p> <p>Zoals bij u bekend, is ten tijde van het TB A27/A1 door de bewoner van Koningin Wilhelminaweg 329 bezwaar gemaakt tegen de reflectie van de achterzijde van het geluidsscherm door het spoor. Met name de hoogste twee meter dragen in grote mate bij aan deze reflectie, welke nu nog verder zou worden versterkt door het plaatsen van een aanvullende meter.</p> <p>4.a. Koningin Wilhelminaweg: Ik wens een Reflectieonderzoek, zoals door de Raad van State voorgeschreven bij het TB A27/A1,</p> <p>Reflectieonderzoek ontbreekt op dit moment. Hierdoor kunnen maatregelen op dit moment nog niet worden gewogen op hun effectiviteit. Tegelijkertijd zorgt het spoorweglawaai, met name 's nachts voor overlast. Dit stuk spoor staat opgenomen in het Meerjaren Programma Geluidssanering voor mogelijke maatregelen langs het spoor. De omgevingskwaliteit en leefbaarheid zullen toenemen door het integreren van de diverse geluidsopgaven.</p> <p>4.b. Ik verzoek u om in breed verband met de gemeente de Bilt, de Provincie en uw Staatssecretaris, als verantwoordelijke voor ProRail en Milieu t.a.v. de Koningin Wilhelminaweg (met speciale aandacht voor de verzorgingsplaats) samen te werken op het integreren van diverse geluidsopgaven</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg.</p> <p>Bij het ontwerp-tracébesluit is bij het Deelrapport geluid - Specifiek in bijlage 12 een notitie opgenomen van TNO waarin geconcludeerd is dat de effecten van de reflecties van spoorweggeluid beperkt zijn en geen aanleiding geven voor aanvullende maatregelen.</p>
7	<p>6. Luchtkwaliteit</p> <p>Een slechte luchtkwaliteit is slecht voor de gezondheid en in het bijzonder voor kinderen die binnen 100 meter van de snelweg wonen en onderwijs krijgen. Op dit moment liggen 2 scholen in deze straal in Groenekan. Uit internationaal onderzoek blijkt dat kinderen die binnen 100 meter van een snelweg wonen of naar school gaan tot 10% minder longcapaciteit ontwikkelen en meer luchtwegklachten hebben. Binnen de woonkern Groenekan liggen onze woningen en scholen binnen die 100 meter en ik wens daarom dat er extra maatregelen worden getroffen. De gezondheidsraad heeft immers ook geadviseerd dat geen gevoelige bestemmingen binnen 300 meter van drukke wegen moeten worden gerealiseerd.</p> <p>6.a. Ik maak bezwaar tegen slechte luchtkwaliteit door de verbreding van de A27. Als inwoner wil ik weten aan welke concentraties ik word blootgesteld. Er dient meer onderzoek gedaan te worden naar regionale concentraties met effectieve rekenmodellen voor luchtkwaliteit. Ik mis de cumulatieve effecten ten opzichte van het TB A27/A1. Ik verzoek u deze effecten inzichtelijk te maken.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>In heel Groenekan, dus ook op de locatie van de scholen is het effect van het project zeer beperkt; de jaargemiddelde concentraties NO2 en fijn stof blijven vrijwel gelijk. specifieke maatregelen vanuit het project zijn daarom niet noodzakelijk.</p> <p>De voor het project Ring Utrecht uitgevoerde berekeningen zijn inclusief het effect van de A27/A1 omdat deze deel uitmaken van de vastgestelde autonome ontwikkeling. De effecten van het project A27/A1 maken deel uit van deze autonome ontwikkeling.</p>
8	<p>7. Snelheid Op diverse snelwegen in het land is in de afgelopen jaren de snelheid verhoogd tot 130 km/h. Deze ontwikkeling vind ik ten aanzien van de A27 absoluut onwenselijk en niet passend binnen de omgeving. Ik ga er dan ook vanuit dat u, in tegenstelling tot de A1, niet het snelheidsregime aanpast na het onherroepelijk worden van het TB.</p> <p>7.a. Ik wens dat er max. 100 km wordt gereden op de A27/Ring door en langs Groenekan.</p>	<p>De snelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in het tracébesluit. Dit betreft een maximumsnelheid van 100 km/uur op de A27, behalve 120 km/uur op het gedeelte boven Utrecht noord. Op de A12 geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur op de hoofdbaan en 80 km/uur op de parallelbaan. Op het moment van publicatie van het tracébesluit zijn er geen plannen daarna de snelheid te veranderen. Echter, het kan niet dat in het tracébesluit bepalingen opgenomen worden die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op veranderde inzichten in te gaan. Wel zal, mocht een verandering later in overweging genomen worden, de daartoe bestemde wettelijke procedure doorlopen worden met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p>

9	<p>8. De 15 miljoen bovenwettelijke maatregelen: 8.a. Ik wens die in te zetten voor geluidwerende voorzieningen. Daarnaast verzoek ik u om de geluidproductieplafonds te verlagen overeenkomstig de daartoe te treffen bovenwettelijke maatregelen.</p>	<p>Het uitgangspunt voor het bovenwettelijk pakket is het samenstellen van een effectief geluidpakket. Hiervoor is gekozen op basis van een bewonersconsultatie die heeft plaatsgevonden in 2013, waar de voorkeur is uitgesproken om het budget voor bovenwettelijke maatregelen hoofdzakelijk aan geluidmaatregelen te besteden. Als het tracébesluit onherroepelijk is, zal het positieve effect van het bovenwettelijk maatregelapakket planologisch worden verankerd door de geluidproductieplafonds te verlagen middels een ambtshalve wijziging. Op www.provincie-utrecht.nl/bwringutrecht vindt u informatie over het definitieve bovenwettelijke maatregelenpakket.</p>
10	<p>9. Boscompensatie en bouwplaatsen Eind januari heeft onze gemeenteraad de Gebiedsvisie De Bilt Zuid vastgesteld, waarvan u eveneens melding maakt in de notitie "Proces van probleemverkenning naar Ontwerp-Tracébesluit". In de Gebiedsvisie is de nadruk gelegd op het open en kleinschalige landschap tussen De Bilt en de Uithof. Het gebied rond de Bunnikseweg en Universiteitsweg wordt gekenmerkt door halfopen tot open landschap, dat overwegend in gebruik is als grasland, aangevuld met verspreid gelegen agrarische bebouwing. De voorgestelde schaal aan boscompensatie aan de westzijde van de aansluiting Uithof/De Bilt (locatie 47 / maatregel 2NL5) vinden wij niet passend binnen deze karaktervolle omgeving. Eveneens stuit het voorstel op veel weerstand vanuit de omgeving. Ik ben dan ook van mening dat invulling van de compensatieopgave ingevuld dient te worden door vooral in te zetten op afscherming van de snelweg. Eveneens vraag ik aandacht voor de hinder van het bouwterrein op deze locatie. Niet alleen kan dit grote hinder opleveren voor de omwonenden, maar eveneens zorgen voor een aanzienlijke verstoring van de ecologie in het gebied. Ik ben dan ook van mening dat de omvang van het werkterrein beperkt dient te blijven binnen het gebied tussen de snelweg en de nieuwe aansluiting richting Breda. Eveneens dient de ecologische impact vooraf geminimaliseerd te zijn door de aanleg van de benodigde compensatie ten behoeve van de verbinding. Over de plaats van de van Boscompensatie en de afvoer van het water rond Groenekan is met bewoners geen overleg gevoerd. Dit wordt wel gewenst. 9.a. Ik wens dat u overleg voert met bewoners en de gemeente de Bilt over de Boscompensatie, het afvoeren van water en de bouwplaatsen</p> <p>Van ervaring leren Daarnaast hoop ik, met de gemeente de Bilt dat u de ervaringen wilt delen van reeds uitgevoerde projecten. Het knooppunt De Hogt (Ring Eindhoven, A2-A67) biedt waardevolle aanknopingspunten over de wijze waarop infrastructuur en landschap met elkaar verenigd kunnen worden. Door diverse gebiedspartijen uit de omgeving van De Bilt is op basis van deze ervaring het initiatief "Liniepark Rijnsweerd" opgezet. Ik benadruk deze lessen te benutten en het initiatief verder te betrekken bij de uitwerking van het Landschapsplan en het Esthetisch Programma van Eisen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.2 Liniepark)</p> <p>Tijdens en voorafgaand aan de realisatiefase worden betrokken bewoners door Rijkswaterstaat en (uiteindelijk ook) de aannemer geïnformeerd over de werkzaamheden, de bouwfasing en de gevolgen voor hun woonomgeving. Via de projectwebsite, nieuwsbrieven, en berichten in (lokale) media zal met regelmaat informatie over de voortgang van de bouw worden aangeboden. Ook worden mogelijk informatiebijeenkomsten op locatie georganiseerd, waarbij zorgen of specifieke wensen door bewoners en nadere belanghebbenden kunnen worden geuit. Waar mogelijk zal daarop worden ingespeeld. Betrokkenen kunnen daarnaast met vragen gebruik maken van de 0800-8002 informatielijn.</p> <p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken.</p> <p>Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen.</p> <p>Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijzigingen. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>De boscompensatie wordt in eerste instantie zoveel mogelijk gezocht binnen het plangebied zelf. In het landschapsplan is gekeken waar dat mogelijk is. Er kunnen ook overwegingen zijn om boscompensatie op een bepaalde plek juist niet te willen zoals overwegingen vanuit cultuurhistorie of de beleving van een open landschap. Mede naar aanleiding van uw zienswijze is de inpassing van de EHS-compensatie in dit deelgebied aangepast in afstemming met belanghebbenden. De nu voorziene inrichting is beschreven in de Nota van Wijziging en het tracébesluit. De omvang van het beoogde werkterrein is sterk beperkt. Zie ook de nadere toelichting hieronder. De uitwerking van het Liniepark is geen onderdeel van het Esthetisch Programma van Eisen. Zie ook de nadere toelichting hieronder.</p>
ZWE-00589	<p>2 Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.</p>	<p>De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de</p>

		Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.	
4	Het is het onduidelijk welke emissiefactoren zijn gebruikt. Zijn de prognoses gebaseerd op de schone papieren typekeuringsnormen of de veel hogere emissies van de echte tests op de weg? Hoe verloopt de vervanging van oude door nieuwe voertuigen? De penetratiegraad van schonere voertuigen in het toekomstige wagenpark kan tegenvallen doordat auto's een steeds langere levensduur bezitten (https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2016/20/personenauto-s-steds-ouder). Graag aangeven hoe u dit verdisconteert.	In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&M bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Tabellen_grafieken/Milieu_Leef_omgeving/Emissiefactoren . De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer. Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.	
8	De geluidschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te geven. De geluidsschermen moeten overal minstens 4 m hoogte hebben om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door de herrie flink te verlagen. Verder moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerptraacébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 1.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.	
11	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	
16	Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	
ZWE-00591	3	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.

	5	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.	Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermde Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit. Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl .
ZWE-00592	3	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.
	4	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stressfactor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
ZWE-00593	1	Ik ben een fervent fietser/wandelaar en heb bewust geen auto. In zijn algemeenheid ben ik een voorstander van het ontmoedigen van autoverkeer in plaats van het aanmoedigen ervan door bredere snelwegen te faciliteren. Ik zou voor betere bereikbaarheid van Utrecht liever zien dat het OV verder wordt uitgebreid.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).
	2	Ik vrees toename van geluidbelasting als gevolg van de uitbreiding van de A27. Deze vrees wordt versterkt doordat het huidige geluidscherm ter hoogte van de bedrijven aan Zwarte Woud wordt verwijderd. Alsnog plaatsen van een geluidscherm heeft als bijkomend voordeel dat er geen direct zicht op de A27 ontstaat. Een met klimop begroeid scherm is esthetisch een stuk verantwoord dan het asfalt van een snelweg.	In het ontwerp-tracébesluit komt het geluidscherm dat in de huidige situatie op de rand van de verdiepte ligging staat te vervallen. Uit de afweging van de doelmatige maatregelen is gebleken dat het terugplaatsen van dit scherm onvoldoende extra geluidreductie oplevert bij de achterliggende woningen en daardoor niet doelmatig is. Dit heeft in het ontwerp-tracébesluit geresulteerd tot een maatregelenpakket waarmee er bij 3 woningen nog een overschrijding optrad van de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan van maximaal 1 dB.

		<p>Zonder het geluidsschermbaan langs de rijksweg zal tussen de bedrijfsgebouwen Woudstede en Arboned een gat in de afscherming ontstaan, waarvan door de insprekers wordt opgemerkt dat er veel geluid doorheen zal komen. Aangezien de hoge kantoorgebouwen aan weerszijden zorgen voor een goede afscherming, zou het gat inderdaad kunnen worden ervaren als een opvallende bron van geluid.</p> <p>Uit een aanvullende afweging is gebleken dat een scherm van 6 meter hoog, dat tussen de bestaande bedrijfsgebouwen kan worden geplaatst, doelmatig is. De resterende overschrijdingen kunnen daarmee worden weggenomen en het geluid uit het gat tussen de gebouwen zal als minder hinderlijk worden ervaren. Dit betekent dat het tracébesluit hierop is aangepast. In het Landschapsplan is aangegeven dat schermen op deze locatie een groene uitstraling zullen krijgen.</p>
4	<p>Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.</p>	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.</p>
5	<p>Ik vrees toename van geluidbelasting als gevolg van de uitbreiding van de A27. Deze vrees wordt versterkt doordat het huidige geluidsschermbaan ter hoogte van de bedrijven aan Zwarte Woud wordt verwijderd. Alsnog plaatsen van een geluidsschermbaan heeft als bijkomend voordeel dat er geen direct zicht op de A27 ontstaat. Een met klimop begroeid scherm is esthetisch een stuk verantwoordelijker dan het asfalt van een snelweg.</p>	<p>In het ontwerp-tracébesluit komt het geluidsschermbaan dat in de huidige situatie op de rand van de verdiepte ligging staat te vervallen. Uit de afweging van de doelmatige maatregelen is gebleken dat het terugplaatsen van dit scherm onvoldoende extra geluidreductie oplevert bij de achterliggende woningen en daardoor niet doelmatig is. Dit heeft in het ontwerp-tracébesluit geresulteerd tot een maatregelenpakket waarmee er bij 3 woningen nog een overschrijding optrad van de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan van maximaal 1 dB.</p> <p>Zonder het geluidsschermbaan langs de rijksweg zal tussen de bedrijfsgebouwen Woudstede en Arboned een gat in de afscherming ontstaan, waarvan door de insprekers wordt opgemerkt dat er veel geluid doorheen zal komen. Aangezien de hoge kantoorgebouwen aan weerszijden zorgen voor een goede afscherming, zou het gat inderdaad kunnen worden ervaren als een opvallende bron van geluid.</p> <p>Uit een aanvullende afweging is gebleken dat een scherm van 6 meter hoog, dat tussen de bestaande bedrijfsgebouwen kan worden geplaatst, doelmatig is. De resterende overschrijdingen kunnen daarmee worden weggenomen en het geluid uit het gat tussen de gebouwen zal als minder hinderlijk worden ervaren. Dit betekent dat het tracébesluit hierop is aangepast. In het Landschapsplan is aangegeven dat schermen op deze locatie een groene uitstraling zullen krijgen.</p>
6	<p>Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer luchtvervuiling door roet, fijnstof, stikstofoxiden, remmen-, asfalt- en bandenslijtage. De gevolgen voor de volksgezondheid zullen navenant zijn. Als de gekozen ontwerpssnelheid verhoogd wordt naar 120 km/u zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de luchtverontreiniging afnemen. Dit is uiterst belangrijk omdat de luchtvervuiling in het Utrechtse niet aan de normen voldoet, en al helemaal niet aan het streven om de normen van de WHO te halen. Als de maximum snelheid naar 80 km/u gaat is verbreding niet meer nodig. Dan zal de luchtkwaliteit in de regio mogelijk voldoende verbeteren doordat er minder roet en dergelijke uitgestoten wordt.</p>	<p>De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p> <p>Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>

	9	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.
ZWE-00594	4	Er is onvoldoende duidelijkheid over natuurcompensatie	<p>In het project Ring Utrecht is voorzien in maatregelen om de effecten op de natuur te beperken (mitigatie) en om effecten te compenseren. Deze maatregelen zijn uitvoerig toegelicht in de rapportage Natuurmitigatie en compensatieplan. Dit is een onderliggende rapportage bij het tracébesluit en bij de milieu-effectrapportage. Een voorbeeld van een mitigerende maatregel is het aanbrengen van vleermuisvriendelijke verlichting in onderdoorgangen. Voor een betere sociale veiligheid is een goed verlichte onderdoorgang noodzakelijk. Bij gewone verlichting werkt dat verstorend voor de vleermuizen. met de plaatsing van zorgvuldig geplaatste vleermuisvriendelijke verlichting wordt ervoor gezorgd dat de vleermuizen ongehinderd door de onderdoorgang kunnen vliegen terwijl meteen de sociale veiligheid verbetert. Ook zijn er algemene natuurversterkende maatregelen, zoals het realiseren van natuurvriendelijke oevers. Deze komen niet voort uit de noodzaak om effecten voor een bepaalde soort te beperken, maar uit de ambitie om de algehele natuurwaarde en daarmee de biodiversiteit in het plangebied te versterken.</p> <p>Compensatie vindt plaats voor ecologische hoofdstructuur (EHS) en voor bomen, op basis van wettelijke regelingen. In het project is uitgegaan van een ruimhartige compensatie. Dit betekent dat er meer compensatie plaats vindt dan minimaal wettelijk noodzakelijk is. Dit is toegelicht in genoemd Natuurmitigatie- en compensatieplan. In de Nota van Wijziging en het tracébesluit is de EHS-compensatie verder uitgewerkt dan in het ontwerp-tracébesluit.</p>
ZWE-00595	7	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
	15	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	<p>De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p> <p>Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgevalen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan</p>

			van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.
ZWE-00596	2	De landschapswal is nu een belangrijk geluidslek Amelisweerd in. Herstel is onvoldoende. De landschapswal plus de aansluitende schermen moeten overal minimaal 4 m boven wegdek hoog zijn. Wellicht dat de geluidbelasting in Amelisweerd bij wind uit NW-richtingen dan niet toeneemt ondanks de verkeerstoename en ter hoogte van het ergste lek iets afneemt (bij de overgang van wal naar scherm langs de bak).	De landschapswal bij Amelisweerd zoals die in het ontwerp-tracébesluit is opgenomen is in het tracébesluit vervangen door een landschapsscherm, zie ook de Nota van Wijzigingen. De geluidbepalende werking van dit scherm is nu ook doorgerekend; daaruit blijkt dat de toekomstige geluidbelasting in Amelisweerd iets lager is dan de geluidbelasting die nu is toegestaan op basis van het geldende geluidproductieplafond. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 Geluid (2.5.8 geluid - Amelisweerd) een kaart opgenomen met daarop de ligging van de geluidcontouren. Hierin is deze verbetering te zien.
	3	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.	Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermde Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit. Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functioneleiteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl .
	7	De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschiuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. . De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.
	13	De werkzaamheden naast de bak bij Nieuw-Amelisweerd leiden naar te vreezen valt tot veranderingen in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op uw zienswijzepunt. Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
	14	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen

			<p>verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>
ZWE-00597	1	<p>Onze zienswijze heeft betrekking op de belangen van onze melkveehouderij (vof xxx) aan de Groenekanseweg.</p> <p>In de huidige plannen van Rijkswaterstaat (RWS) voor de verbreding van de A27 (of het creëren van extra waterberging voor de verbreding van de A27) eist RWS onze landbouwgrond op. RWS gaat in haar plannen voorbij aan het feit dat zij zelf voldoende grond naast het talud van de snelweg hebben om daar waterberging te creëren. Het betreft de grond aan de oostzijde van de A27 ten zuiden van de benzinepomp (BP) in Groenekan.</p> <p>Onjuistheden: Nee.</p> <p>Over het hoofd gezien belang: Ja, ik verwijs naar bovenstaande tekst in Uw reactie.</p> <p>Geraakt in belang: Ja, wij worden onevenredig benadeeld bij het moeten afstaan van landbouwgrond. De benadeling betreft de vermindering mestplaatsingsruimte en fosfaatrechten voor ons bedrijf. Daarnaast wordt de voederwinningscapaciteit onvoldoende voor onze veebezetting.</p> <p>Voor Rijkswaterstaat is het veel eenvoudiger om andere gronden te vinden voor de vervangende aanplant van bomen, dan dat wij vervangende landbouwgrond moeten vinden in de nabijheid van onze melkveehouderij.</p>	<p>Mede op basis van uw zienswijze is de situatie ter hoogte van uw landbouwgrond nader beschouwd. Er is een alternatief voorstel uitgewerkt met minder ruimtebeslag op uw gronden. De natuurvriendelijke oever komt ten zuiden van verzorgingsplaats Voordaan te vervallen. Deze wijziging staat nader omschreven in de Nota van Wijziging.</p>
ZWE-00598	3	<p>Verder zal een verbreding van de bak ten koste gaan van een natuurgebied dat zeer geliefd is bij de bewoners van Utrecht en met name de bewoners aan de oostkant van de stad. De compensatie weegt m.i. niet op tegen het verdwijnen van bomen (gras op een dak is toch echt iets anders), overigens niet alleen bij Amelisweerd, maar langs de hele snelweg verdwijnen bomen. Buiten de bak ligt een folie, de risico's van werken rondom dat folie zijn ongekend. Letterlijk en figuurlijk, want er is geen beproefde methode om te verbreden boven zo'n folie en als het mis zou gaan zijn de gevolgen niet te overzien, met name niet voor de directe omgeving, waarbij de grond en bebouwing daarop grote schade kunnen oplopen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
ZWE-00599	2	<p>Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.</p>	<p>Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermd Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit.</p> <p>Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl.</p>
	4	<p>Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stressfactor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de</p>

		<p>grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
8	<p>Normoverschrijdingis volgens de MER niet te verwachten. Wel nemen de totale emissies volgens de effectanalyse (paragraaf 8.3) in totaal bijna 4% toe (OTB tov autonoom). Uit tabel 8.4 blijkt echter dat voor elk deelgebied de percentages veel hoger liggen. Hoe kan dan de stijging in het totale plangebied op minder dan 4% uitkomen? Hoeveel bedragen de toenames van het ontwerp-tracébesluit ten opzichte van de huidige situatie?</p>	<p>De aangehaalde tabel 8.4 geeft aan dat de emissies per deelgebied stijgen met 4 tot 8%. Het juridisch voorgeschreven studiegebied voor luchtkwaliteit, vanaf de voorafgaande tot en met de eerstvolgende aansluiting op de wegaanpassing, is echter groter dan het totaal van de vier deelgebieden (het plangebied). In het studiegebied buiten het plangebied is de toename van de emissie veel geringer, waardoor de toename in het gehele studiegebied kleiner is dan 4%. In hoofdstuk 8 van het milieueffectrapport worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030, na realisatie van het project, sprake van een afname. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Na realisatie van het project (2026) zal door de jaarlijkse monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) getoetst worden aan de dan geldende normen. Indien de dan geldende normen worden overschreden zullen extra maatregelen worden genomen.</p>
ZWE-00601	<p>2 Het project gaat volledig voorbij aan de kanteling die bezig is te gebeuren op het vlak van de mobiliteit. Het project baseert zich op er komen meer auto's dus komt er meer asfalt. Het project gaat volledig voorbij aan nieuwe ontwikkelingen t.a.v. bijvoorbeeld het autobezit waarin steeds meer jongeren afzien van het bezit van een auto of deze delen. Ook een oplossing als rekeningrijden dat stellig een groot deel van de gesignaleerde problemen zal oplossen komt op geen enkele manier aan bod. Het is jammer dat RWS problemen van 2030 wenst op te lossen met oplossingen uit de jaren tachtig van de vorige eeuw, en opnieuw alle lasten afwentelt op de omgeving. Ook het besef dat het aanbieden van capaciteit eindig kan zijn lijkt nauwelijks doorgedrongen in uw organisatie. Met de uitvoering van uw plannen liggen er meer dan 30 stroken snelweg ten oosten en westen van Utrecht. Een veel te grote wissel op de leefbaarheid van de stad, die nu al moeite heeft de doelen t.a.v. fijnstof en luchtkwaliteit te halen.</p> <p>Het Centraal Planbureau, samen met de Inspectie voor de Leefomgeving (Ook van de Rijksoverheid/uw ministerie) heeft onlangs het rapport Kansrijk Mobiliteitsbeleid gepresenteerd waarin getwijfeld wordt of verdere uitbreiding van de infrastructuur zal bijdragen aan de afname van de filedruk, omdat het extra aanbod ook weer zorgt voor extra vraag. Er wordt dus in feite niet veel opgelost.</p> <p>Dat is een stevige constatering en daarom klemmt het temeer daar wij met zijn allen doordrongen zijn van de noodzaak van afremmen van ongebreidelde automobiliteit en de noodzaak om ook hier de CO2-uitstoot in te perken.</p> <p>Het is voor mij onbegrijpelijk dat vanuit dezelfde overheid die aan de ene kant het belang van dit soort doelen uitdraagt aan de andere kant op "IJzeren Hein"-achtige wijze doorgaat met het realiseren van nog meer asfalt ten koste van de omwonenden, natuur en landschap. Temeer daar deze ingreep over een periode van 8 jaar gerealiseerd gaat worden en er dus gedurende deze acht jaar hele forse problemen zullen zijn vanwege de aanleg.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (2.2.1 verkeersprognoses en 2.2.2 gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (advies centraal planbureau).</p> <p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit zoals nu voorligt. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Zie ook de reactie van de Commissie m.e.r..</p>
8	<p>3) Ik stel voor vooraf in een harde afspraak vast te leggen dat de maximumsnelheid in de toekomst vastgesteld zal blijven op 80 km per uur. Dat draagt bij aan minder fijnstof en vervuiling alsook lawaai, maar is -heel belangrijk- ook een prijs die de automobilist betaald voor de extra onrust, vervuiling en lawaai die door deze ingreep aan de bewoners van deze kant van de stad</p>	<p>De snelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in het tracébesluit. Dit betreft een maximumsnelheid van 100 km/uur op de A27, behalve 120 km/uur op het gedeelte boven Utrecht noord. Op de A12 geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur op de hoofdbaan en 80 km/uur op de parallelbaan. Op het moment van publicatie van het tracébesluit zijn er geen plannen daarna</p>

		wordt opgelegd. Het gaat – gegeven hetgeen hierboven aangedragen niet aan om alle lasten op de stad en de omgeving af te wentelen zonder dat van de zijde van de gebruiker ook iets geleverd wordt. 80 km per uur is dan wel het kleinste doekje voor het bloeden....en draagt bovendien bij aan de door uw organisatie zo gewenste verkeersveiligheid.	de snelheid te veranderen. Echter, het kan niet dat in het tracébesluit bepalingen opgenomen worden die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op veranderende inzichten in te gaan. Wel zal, mocht een verandering later in overweging genomen worden, de daartoe bestemde wettelijke procedure doorlopen worden met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.
10		<p>Zoals uit mijn reactie blijkt vind ik de wissel die op bewoners, natuur, milieu en landschap getrokken wordt veel te groot.</p> <p>Verder lijkt mij de balans tussen de eventuele baten en de kosten voor deze aspecten maar ook het verkeer tijdens de acht jaren van aanleg van dit project veel te groot. Ik vind het de realisatie van een icoon van een voorbijge tijd, in een tijd waarin ieder ervan doordrongen is dat het echt anders moet voor de toekomst. Geraakt in belang:</p> <p>Met nog meer mobiliteit gaat de luchtkwaliteit verder achteruit, Meer fijnstofuitstoot, uiteindelijk ook meer lawaai, maar vooral de landschappelijke prijs. In Amelisweerd is in de jaren 80 al een hoge prijs betaald, onder de belofte dat was het dan ook. Die wordt nu weer gebroken. Ik krijg in mijn achtertuin een wegenstructuur als het Prins Clausplein, naast het meest gebruikte en gewilde natuur- en recreatiegebied in Utrecht. De voorgestelde mitigatie/compensatie stelt niets voor, in verhouding tot wat weggenomen wordt.</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoeslag gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van de ecologische hoofdstructuur (EHS), als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat, de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het milieu-effectrapport tweede fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigend stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p> <p>De hoge kruising van de A28 in het knooppunt Rijnsweerd is in overleg met de omgeving gekozen op basis van een variantenstudie. Hieruit bleek dat het voor de geluidsoverlast niet uitmaakt of een hoge of lage kruising werd gekozen. Bij beide varianten was het mogelijk zodanige geluidmaatregelen te treffen dat voldaan kan worden aan de normen van de wet. De hoge ligging maakte het daarentegen wel mogelijk om de toegang van de Uithof via de Archimedeslaan op maaiveldniveau te handhaven. De zichtbaarheid van het knooppunt vanaf de woonwijk wordt beperkt door de tussenliggende kantoorbebouwing.</p> <p>In het milieu-effectrapport tweede fase (deelrapport ruimte en ruimtelijke kwaliteit) is de landschappelijke impact van het knooppunt Rijnsweerd onderzocht. Uitzicht vanuit de wijken naar het knooppunt is meegewogen in deze beoordeling. In dit rapport is te lezen dat in en rond het knooppunt Rijnsweerd veel beplanting staat, wat de weg vanuit de omgeving gezien grotendeels uit het zicht houdt. Daardoor is de invloed van het knooppunt en de aansluitende wegen op de belevingswaarde van het landschap beperkt.</p>
ZWE-00602	6	Ik maak mij ook zorgen over het geplande bouwterrein tussen de spoorlijnen Utrecht – Den Bosch en Utrecht – Arnhem (Tussen de rails; achter station Lunetten). Op kaart nr. 9 van de situatietekeningen is dit gebied bouwterrein, en zie ik dat het fiets en wandelpad	Tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de

		Maarschalkerweepad wordt afgesloten. Als dit terrein wordt afgesloten, is Amelisweerd voor bewoners van Lunetten onbereikbaar per fiets en te voet gedurende de bouwperiode. Ik zou graag een aanpassing van het OTB zien waarin gewaarborgd wordt dat tenminste één van de bestaande paden beschikbaar blijft tijdens de bouw	<p>verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken.</p> <p>Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen.</p> <p>Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijzigingen. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p>
ZWE-00603	4	Mocht het vlies tijdens de werkzaamheden beschadigd worden dan moet nu al vast staan dat het verkeer op de A27 dan enige jaren afgesloten zal worden. De weg staat dan immers onder water en reparatie en herziene constructie zullen jaren duren. Dit zal een langdurig verkeersinfarct betekenen maar oplossing ten koste van Amelisweerd of welk bos of weiland dan ook met een bypass voor het verkeer op de A27 moet bij voorbaat uitgesloten zijn. Er moet een harde clause worden opgenomen dat er geen nadelige gevolgen buiten de projectgrenzen mogen optreden, ook niet voor het oplossen van de ravage die ontstaat in geval van een calamiteit met de folie. Dus een bypass van bak en vlies moet bij voorbaat 100% uitgesloten worden, evenals bijvoorbeeld verbreding van de bouwzone of verlaging van de grondwaterspiegel waar dan ook in de natuur.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). U schetst een rampscenario dat niet zal optreden. Beschadiging van het folie kan optreden als er onzorgvuldig wordt gewerkt, en dit kan inderdaad leiden tot water op de A27. Maar indien dit optreedt is er altijd een mogelijkheid om een lek te dichten en het water weg te pompen. Een jarenlange blokkade van de A27 door wateroverlast is geen reëel scenario.
	5	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.
	8	De landschapswal is nu een belangrijk geluidlek Amelisweerd in. Herstel is onvoldoende. De landschapswal plus de aansluitende schermen moeten overal minimaal 4 m boven wegdek hoog zijn. Wellicht dat de geluidbelasting in Amelisweerd bij wind uit NW-richtingen dan niet toeneemt ondanks de verkeerstoename en ter hoogte van het ergste lek iets afneemt (bij de overgang van wal naar scherm langs de bak).	De landschapswal bij Amelisweerd zoals die in het ontwerp-tracébesluit is opgenomen is in het tracébesluit vervangen door een landschapsscherm, zie ook de Nota van Wijzigingen. De geluidbeperkende werking van dit scherm is nu ook doorgerekend; daaruit blijkt dat de toekomstige geluidbelasting in Amelisweerd iets lager is dan de geluidbelasting die nu is toegestaan op basis van het geldende geluidproductieplafond. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 Geluid (2.5.8 geluid - Amelisweerd) een kaart opgenomen met daarop de ligging van de geluidcontouren. Hierin is deze verbetering te zien.
ZWE-00604	2	Het plan is duur, lost uiteindelijk niets op en gaat ten koste van het leefmilieu. Onderzoek heeft uitgewezen dat meer asfalt het fileprobleem niet oplost. Er komen alleen maar meer auto's op de weg. Steden en dorpen kunnen al die auto's niet meer kwijt en op andere wegen ontstaan nieuwe knelpunten. Meer autoverkeer is ook in strijd met de het klimaatverdrag Parijs 2015 dat de uitstoot van broeikasgassen moet terugdringen. Het is ook in strijd met de milieuambities van de gemeente Houten, waar ik inwoner van ben, om in 2040 de stilste, schoonste, groenste en klimaatvriendelijkste gemeente te zijn (beleidsplan Houten 2.0 , een duurzame en gezonde leefomgeving). Veel, en met name ook de meest hinderlijke, files ontstaan door ongelukken. Die worden veroorzaakt door te hard rijden en onverantwoord rijgedrag. Er zou veel winst te halen zijn met strengere controles, stevige boetes/ innemen rijbewijs en verlagen van maximum snelheid. Files staan er ook alleen maar in de spits, de rest van de dag kun je probleemloos doorrijden. Innovatieve maatregelen die het autoverkeer beperken en spreiden en die ongelukken tegen gaan zouden wel eens goedkoper kunnen uitpakken en maatschappelijk verantwoord zijn. Daar zou ik graag een uitwerking van zien.	<p>Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast.</p> <p>Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer, hoofdstuk 8.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p>

		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.
3	<p>Ik, en met mij vele inwoners van de provincie Utrecht, genieten regelmatig van een wandeling of fietstocht in de directe woonomgeving. Dat kan nu nog. Onderzoek heeft uitgewezen dat dat goed is voor welzijn, gezondheid en een creatieve geest. De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen in plaats van toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. Omdat er te weinig woningen staan is het wettelijk geen vereiste om hier maatregelen tegen te nemen. Geluidswerende maatregelen zijn hier noodzakelijk. Maatregelen die zodanig zijn dat ze het geluid effectief bestrijden en fijnstof tegen gaan. Daarbij valt te denken aan bomen, struiken, eventueel gecombineerd met een met groen begroeid geluidsscherm. Dit geldt overigens voor veel meer aangrenzende natuurgebieden. Denk aan Amelisweerd en Fort bij het Hemeltje waar de weg dichterbij komt te liggen en drukker zal zijn. Een redelijke milieukwaliteit moet in deze veelgebruikte recreatieve zones gewaarborgd zijn en deel uit te maken van het project.</p>	<p>Beplanting zoals struiken en bomen absorberen nauwelijks geluid. Voor een werkelijk waarneembaar effect van bomen op de geluidsbelasting moet er sprake zijn van een diep en ook fors gesloten bos. Aangezien het geluidreducerend effect van beplanting gering is en sterk afhankelijk van het type beplanting, wordt daar in de rekenmethodieken geen rekening mee gehouden.</p> <p>Het is vaak wel zo dat de beleving van geluid verandert bij de aanwezigheid van beplanting: de geluidbron is dan aan het zicht onttrokken en het geluid wordt als minder aanwezig en minder storend ervaren. Het geluid van de beplanting zelf, bijvoorbeeld in de wind ritselende bladeren, kan bovendien het geluid van de weg onder bepaalde omstandigheden maskeren.</p> <p>In 2009 is met het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) gezocht naar innovatieve oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit langs het rijkswegennet. Binnen het IPL zijn op basis van internationaal literatuur- en laboratoriumonderzoeken alle kansrijke maatregelen voor de verbetering van luchtkwaliteit onderzocht. De kennis is opgedaan binnen grootschalige praktijkonderzoeken die binnen het innovatieprogramma zijn uitgevoerd. Het gaat om het effect van schermen, vegetatie, overkappingen van de weg, inclusief luchtbehandeling en Dynamisch Verkeersmanagement. Informatie over de resultaten van vegetatie kunt u vinden op de site: https://www.rijksoverheid.nl/zoeken?trefwoord=ipl+vegetatie. Uit het IPL onderzoek blijkt dat bomen en struiken weinig positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de Rijksweg. In het NSL rekenmodel luchtkwaliteit wordt rekening gehouden met bomen langs wegen in alleen binnenstedelijke situaties. Voor stedelijke wegen is een bomenfactor opgenomen in het rekenmodel. Dit in tegenstelling tot rijkswegen in buiten stedelijk gebied met weinig bebouwing, waar geen bomenfactor voor is opgenomen. Binnenstedelijke wegen met aan beide zijden een bomenrij hebben een negatief effect op de luchtkwaliteit, omdat uitlaatgassen onder het bladerdak blijven hangen. Het bepalen van het effect van het toepassen van vegetatie op schermen langs rijkswegen is (nog) niet mogelijk met het NSL rekenmodel.</p> <p>In het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) van het project Ring Utrecht is vegetatie meegenomen als innovatieve maatregel voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Op veel plaatsen is onderzoek gaande naar het reinigen van emissies van het wegverkeer door toevoegingen aan geluidschermen of kunstwerken. Dit kunnen specifieke katalysatoren of specifieke planten zoals een groenblijvende klimop zijn. Een recent voorbeeld hiervan is de Wall4Life. Locaties waar dergelijke maatregelen, indien gebleken effectief, specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven en geluidschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het MMA een filterende toevoeging aan de geluidschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen.</p> <p>Recreatiegebieden zijn conform de Wet milieubeheer geen geluidgevoelige bestemming waarvoor normen gelden waaraan voldaan moet worden. In het gebied rond Fort 't Hemeltje wordt de geluidbelasting met het project Ring Utrecht niet hoger dan is toegestaan op basis van de huidige geluidproductieplafonds.</p> <p>In het ontwerp-tracébesluit bleek dat als gevolg daarvan de geluidbelasting in Amelisweerd met de geluidbeperkende maatregelen uit het ontwerp-tracébesluit licht zou toenemen. Voor Amelisweerd zijn naar aanleiding van de zienswijzen wijzigingen doorgevoerd, waardoor de geluidbelasting in het gebied lager wordt en beter dan op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan.</p> <p>Voor de Voorveldsepolder is een bovenwettelijke maatregel voorzien. Deze aanvullende maatregelen worden getroffen om de geluidbelasting verder te verlagen, maar maken geen deel uit van het tracébesluit. Er is voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen. In het bovenwettelijk maatregelpakket is voor dit gebied een bovenwettelijke maatregel voorzien: ten zuiden van het wettelijke scherm wordt een</p>

		<p>geluidsschermbord met een hoogte van 2 meter geplaatst. Op de website van de provincie kunt u het totale pakket inzien, zie http://www.provincie-utrecht.nl/bwmingutrecht.</p> <p>Met deze maatregelen zal de geluidbelasting in het gebied rond de Voordorpsedijk verder worden teruggebracht.</p>
5	<p>Overlast tijdens uitvoeringsfase</p> <p>Het is te verwachten dat de overlast in de uitvoeringsfase, die veel jaren in beslag neemt, bijzonder groot is. Tijdens het werken aan de weg zullen er geregeld rijstroken worden afgezet. De Ring krijgt dan minder capaciteit. Dat leidt ongetwijfeld tot omrijden en sluiptverkeer. Op het onderliggend wegennet zullen files ontstaan. Welke overlast moeten we verwachten in de woonwijken? Omdat het ontwerp-tracébesluit dit niet regelt schiet het ernstig tekort. Ik verwacht dat u dit rechtzet in het tracébesluit en dat u hier ook een economische afweging bij maakt. Wegen de verwachten hinder en de financiële consequenties wel op tegen de te verwachten tijdelijk filevermindering als gevolg van de uitbreiding?</p> <p>Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtverontreiniging ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtverontreiniging voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat dat het geval is.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbesteding en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p>
6	<p>Amelisweerd</p> <p>In het verleden is de bak bij Amelisweerd hard bevochten. Voor niets lijkt het nu. Eeuwenoude bomen worden gekapt. Die vervang je niet door nieuwe aanplant en ook niet door het groene dak. Daar kunnen geen bomen op groeien. Wat u verkoopt als een groene verbinding is niets anders dan een zoethoudertje. Het verbindt de kunststofgrasmatten van Kampong met de landgoederen. De recreatiedruk op het landgoed wordt nog groter. Tegen geluid doet dat dak op de bak niets, en voor luchtverontreiniging werkt het zelfs averechts. Nu loopt de regio bovendien risico's als het vlies onder de bak wordt beschadigd. U heeft een aantal mogelijke manieren om het vlies niet te beschadigen onderzocht, maar u geeft geen inzicht in de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Het uitvoeringsrisico is hoog en het dient dan in kaart gebracht te worden in het ontwerp-tracébesluit, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit plan. Hieraan hecht ik heel veel waarde. U speelt met de veiligheid van de regio en met verspilling van belastinggeld.</p>	<p>De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht.</p> <p>In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlakte het meest kansrijk wordt.</p> <p>Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen.</p> <p>De geluidbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshek op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet. Uit het milieu-effectrapport tweede fase blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm. Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen.</p> <p>De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die vanuit de cultuurhistorische context beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
ZWE-00605	<p>7</p> <p>Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.</p>	<p>De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op</p>

		<p>enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.</p>
10	<p>De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen ipv. toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting daar. Een redelijke milieukwaliteit moet in deze veelgebruikte recreatieve zones gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net onvoldoende woningen staan die dit wettelijk afdwingen. Het nemen van dit soort geluidmaatregelen mag niet afhankelijk zijn van al of niet voldoende geld in een potje omdat ze bovenwettelijk zijn; dit hoort gewoon deel uit te maken van het project. Anders riekt dit maar minachting voor het belang van een goede leefomgeving in wandel-, fiets-, vaar- en recreatief gebied in een stedelijke omgeving waar de goede leefruimte toch al zo schaars is.</p>	<p>De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen. In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen. Dit kan worden bereikt door het scherm met absorberend materiaal te bekleden of het scherm vanuit de weg gezien achterover te laten hellen.</p>
12	<p>De bereikbaarheid van de regio moet dringend verbeterd worden, en gelukkig is dit ook zeker heel goed mogelijk! Het is één van de vele goede redenen om eindelijk in te zetten op veel beter openbaar vervoer, en om de fietsers die voorzieningen te bieden, die ze zo hard nodig hebben. Uw aanpak van dit probleem is een andere: de aanleg van steeds meer snelwegen. Maar deze aanpak is tot mislukken gedoemd. Sterker nog, het resultaat zal zijn doel totaal voorbijschieten. Vele wegen leiden naar Rome, maar niet allemaal; snelwegen over het algemeen niet. Die snelwegen zullen binnen de kortste keren nieuwe auto's aantrekken. Die maken de binnenstad dan nog minder toegankelijk, en verzieken daar het leefklimaat. De minister zal ongetwijfeld reageren met een volgend rondje snelwegen!</p>	<p>Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer, hoofdstuk 8.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.</p>
15	<p>Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>
16	<p>Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer luchtvervuiling door roet, fijnstof, NOx, bandenslijtage, remslijpsel en asfaltslijtage. De gevolgen voor de volksgezondheid zullen navenant zijn. Als de gekozen ontwerpssnelheid vergroot wordt naar 130 km/u zal dit nog erger worden. Door te gaan voor een maximum snelheid van 80 zal de luchtvervuiling afnemen. Dit is heel belangrijk omdat de luchtvervuiling in het Utrechtse nog niet aan de normen voldoet, en al helemaal niet aan De WHO normen. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de luchtkwaliteit in de regio mogelijk voldoende verbeteren doordat er minder roet en dergelijke uitgestoten wordt.</p>	<p>De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p> <p>Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum</p>

			snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.
	17	Ik heb 12 jaar met veel plezier in Utrecht Lunetten, juist om de aanwezigheid van het oude Amelisweerd bos met oude bomen en Kromme Rijn gewoond, maar ben mede om de verstoring die de A27 daar vormt verhuisd naar Apeldoorn. Toch kom ik nog veel naar Amelisweerd omdat ik het nu nog één van de mooiste natuurgebieden van Nederland vind. Door een nog verdere aantasting zal belevingswaarde alleen maar minder worden. Ik vraag mij af of dat deze wegverbreding waard is en of het juist van nationaal belang is dat niet voor een wegverbreding wordt gekozen.	Met de aanpak van het project Ring Utrecht verbetert de doorstroming en de verkeersveiligheid van het verkeer rondom Utrecht. De leefbaarheid wordt in zijn algemeenheid niet slechter en op een aantal punten verbeterd, mede als gevolg van de voorziene maatregelen. Zo komt er onder andere over de verbrede bak op de A27 bij Amelisweerd een overkapping: De Groene Verbinding. Met deze verbinding neemt de barrièrewerking van de A27 af en wordt de stad weer beter verbonden met het landgoed Amelisweerd. Voor wat betreft geluid zal de situatie na realisatie van het project fors verbeteren. Dit komt door de extra saneringsopgave van 5 dB voor de A12 en daarnaast de inzet van €15 miljoen euro voor aanvullende geluidmaatregelen op andere delen van het tracé.
ZWE-00606	2	Het geluidsscherm langs het volkstuintencomplex ATV Stadion is gepland als 2 m hoog. Dat is te laag om depositie van roet te voorkomen. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Als de verbreding niet doorgaat, en ook als de verbreding wel doorgaat, is het nodig het scherm te verhogen tot 4 meter.	Op dit moment is geen scherm tussen de A27 en het volkstuintencomplex aanwezig. In de toekomstige situatie is er een scherm, en bovendien zijn de emissies dan lager dan nu, vanwege het schoner worden van het autoverkeer. Dat geldt voor de situatie zonder en met project. De verontreiniging van groenten, fruit, of tuinen zal in de toekomstige situatie dus niet ernstiger zijn dan momenteel. Waar het momenteel niet mogelijk is om pesto te maken uit zevenblad zal dat in 2030 waarschijnlijk ook nog zo zijn.
	5	Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
	6	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.
	7	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.
	12	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De Kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond

			<p>beschermd nest heeft de Kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de Kievit geen compensatieplicht.</p>
	21	<p>De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren er tegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af</p>	<p>Er is geen sprake van uitstel van de geluidssanering; de geluidssanering voor de A12 is onderdeel van het project Ring Utrecht en staat als zodanig in de planning.</p> <p>De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden.</p> <p>De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal. In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.</p>
ZWE-00607	1	<p>Nut en noodzaak van dit plan zijn niet aangetoond. De mede op verzoek van de Tweede Kamer verrichte maatschappelijke kosten-batenanalyse heeft aangetoond dat het project onrendabel is. Met het CPB (1) ben ik van mening, dat het project vooralsnog moet worden uitgesteld. Een dringende noodzaak is er immers niet.</p> <p>Ondanks voorspelde toename van de bevolking tot 2040, is er ook een daling van de actieve beroepsbevolking voorspeld (2). Hierdoor zal het woon-werkverkeer in de spitsuren afnemen: "Vanaf 2020 wordt het dempende effect van de vergrijzing op de ontwikkeling van de mobiliteit groter dan het stuwende effect van de bevolkingsgroei, en heeft de demografische ontwikkeling per saldo een negatief effect op de groei van de (auto)mobiliteit." (2)</p> <p>In een recent rapport trekken het CPB en het PLB (3) de conclusie dat de aanleg van meer snelwegen niet loont. Volgens de onderzoekers neemt de noodzaak af om snelwegen aan te leggen en breder te maken, omdat het verkeer minder groeit en er al veel is aangelegd. Het is onzeker waar en wanneer de verkeersdrukke nog zo zal toenemen dat de projecten rendabel zullen zijn.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (advies centraal planbureau).</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Zie ook de reactie van de Commissie m.e.r..</p>
	4	<p>Ik maak mij ook zorgen over het geplande bouwterrein tussen de spoorlijnen Utrecht – Den Bosch en Utrecht – Arnhem (Tussen de rails; achter station Lunetten). Op kaart nr. 9 van de situatietekeningen is dit gebied bouwterrein, en zie ik dat het fiets- en voetpad Maarschalkerweerdpad wordt afgesloten. Als dit terrein wordt afgesloten, is Amelisweerd voor bewoners van Lunetten onbereikbaar per fiets en te voet gedurende de bouwperiode. Voor mijzelf is dit ingrijpend, omdat ik door een handicap niet kan fietsen en altijd te voet naar Amelisweerd ga.</p> <p>Ik zou graag een aanpassing van het OTB zien waarin gewaarborgd wordt dat tenminste één van de bestaande paden beschikbaar blijft tijdens de bouw.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p> <p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken.</p> <p>Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen.</p> <p>Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerp-tekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijzigingen. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p>

ZWE-00608	1	<p>De bewonersvereniging de Zilveren Schaats zet zich in voor het behoud en beheer van het unieke natuurhistorische gebied de 'Zilveren Schaats' dat ingeklemd ligt tussen de Waterlinieweg en de Frederik Hendrikstraat (Utrecht Oost). Dit gebied beslaat 3ha land en 1,5ha waterdoorgang. Het is een voormalig gedekte verbindingsweg tussen de Nieuwe Hollandse Waterlinie forten De Bilt en Vossegat (nu Kromhoutkazerne).</p> <p>De Zilveren Schaats is jarenlang afgesloten geweest voor publiek, herbergt daarom vele gewassen die op de Rode Lijst staan, alsmede bijen, vleermuizen, ringslangen etc. en is zeer aantrekkelijk voor broed- en trekvogels. Geluid- en lichtoverlast hebben grote (negatieve) invloed op de ecologische kwaliteit van dit gebied.</p> <p>Wij vragen daarom om aandacht voor de volgende drie punten: (1) Geluidswerende maatregelen: Het OTB voorziet in diverse geluidswerende maatregelen langs de (nieuwe) wegen. Opvallend is het ontbreken van geluidswering op de viaducten van de A27 boven de A28. Zie aanduiding [rode strook] in de bijlage bij punt '1'.</p> <p>De hogere verkeersintensiteit op de A27, zal leiden tot een toename van de geluidsoverlast in de Zilveren Schaats. Kantorenpark Rijnsweerd absorbeert ten dele het geluid, maar werkt ook als geleider richting het zuidelijke en brede gedeelte van de Zilveren Schaats.</p> <p>Met name voor broed- en trekvogels zijn geluidsniveaus vanaf 42db al zeer storend en desoriënterend. Elke maatregel die geluidsniveaus reduceert is welkom.</p> <p>Wij vragen om geluidswerende maatregelen over de volle lengte van de viaducten boven de kruising A27/A28.</p>	<p>Uit het akoestisch onderzoek bij het ontwerp-tracébesluit is gebleken dat met maatregelenpakket uit het ontwerp-tracébesluit in de omgeving van de Zilveren Schaats kan worden voldaan aan de wettelijke normen. De geluidbelasting met het project Ring Utrecht (prognose 2036) is bij de aangrenzende woningen aan de Frederik Hendrikstraat en dus ook bij de Zilveren Schaats tot 2dB lager dan de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. Er is dus wettelijk gezien geen aanleiding om aanvullende maatregelen te onderzoeken. De mate van verlichting op de Zilveren schaats wordt niet beïnvloed door het project Ring Utrecht.</p>
	4	<p>Omléidingen via Waterlinieweg: Bouwmachines, omgeleid verkeer, enzovoort, kunnen in de omgeving veel extra lawaai gaan geven tijdens de bouw, een periode meer dan tien jaar. Wij vrezen toenemende verkeersintensiteit op de Waterlinieweg gedurende deze bouwperiode, niet alleen tijdens de spits (omlëidingen), maar ook gedurende de avonden en 's nachts als er 24/7 gewerkt gaat worden op de A27 en A28.</p> <p>Onder punt (1) gaven wij al aan hoe gevoelig vleermuizen, broed- en trekvogels zijn voor hoge geluidsniveaus. Er is een rudimentair geluidsscherm langs de Waterlinieweg ter hoogte van de Zilveren Schaats, dat echter langs een groot deel van het gebied veel te laag (ca 1m) is. Voor locatie zie punt '3' in de bijlage.</p> <p>Wij vragen om verhoging van het lage gedeelte van het geluidsscherm langs de Waterlinieweg tussen stoplichten Pythagoraslaan en aansluiting A28.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p> <p>Onderstaand wordt in algemene zin aangegeven hoe wordt omgegaan met hinder in de realisatie. Dit wordt door Rijkswaterstaat samen met alle gemeenten, waaronder Utrecht, ingevuld. Daarbij wordt ook gekeken naar de negatieve effecten op het gebied van leefbaarheid (bv geluidsoverlast) als gevolg van het omgeleid- of sluisverkeer. De Waterlinieweg heeft daarbij speciale aandacht omdat inderdaad verwacht wordt dat die extra verkeer te verwerken krijgt. Wat dit betekent aan eventuele maatregelen is op dit moment nog niet te zeggen. Het door u bedoelde geluidsscherm valt echter buiten de scope van het tracébesluit A27/A12.</p>
ZWE-00609	1	<p>Bereikbaarheid van het Utrecht Science Park Het project Ring Utrecht zal naar verwachting rond 2026 worden afgerond. Tegen die tijd zal het USP nog veel meer mobiliteit genereren dan tegenwoordig. De inrichting van het USP staat niet veel meer autobewegingen op het terrein zelf toe. Daarom is het belangrijk dat autoverkeer zoveel mogelijk wordt afgevangen voordat het autoverkeer het gebied van het USP probeert binnen te rijden.</p> <p>Een aantrekkelijk middel daartoe zou zijn om parkeergarages te bouwen aan de snelweg. Er is al een parkeergarage, maar die zal in 2026 te klein zijn. Daarom zou Wijkraad Oost graag de mogelijkheid houden om parkeergarages bij de afslag "Uithof/de Bilt" van de A28 bij te bouwen.</p> <p>Helaas stroomt dat niet met uw voornemen om percelen in die omgeving te gebruiken als compensatie voor verloren bos en Ecologische Hoofdstructuur.</p> <p>Dit leidt dan ook tot de volgende zienswijze: Wijkraad Oost vindt dat u compensatie in het kader van boswet en natuur niet in de directe omgeving van de afslag van de A28 naar het USP moet zoeken. Dat gebied moet juist beschikbaar blijven om parkeergarages te bouwen, om zodoende de autobereikbaarheid van het USP op peil te houden.</p>	<p>Samen met regiopartijen (Provincie Utrecht, gemeenten, natuur beherende organisaties) is gezocht naar geschikte locaties voor de compensatie van EHS. Versteving van de bestaande EHS is daarbij een van de uitgangspunten geweest. EHS-compensatie vindt bij voorkeur plaats op gronden die daarvoor in aanmerking komen zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) 2013-2028. Dit betekent dat EHS-compensatie buiten de bestaande EHS (maar wel daaraan grenzend) en bij voorkeur binnen de zogenaamde groene contour plaatsvindt. De compensatielocatie nabij afslag De Uithof/De Bilt ligt in de groene contour. De PRV zegt het volgende over gronden gelegen in de groene contour: 'In deze gebieden geldt als enige aanvullende beperking op ons algemene beleid voor het landelijk gebied dat wij zullen voorkomen dat onomkeerbare ingrepen en processen, zoals grootschalige verstedelijking, het realiseren van natuur in deze gebieden onmogelijk maken. Zodra in deze gebieden nieuwe natuur is gerealiseerd nemen wij deze op in de EHS.'</p> <p>Ten aanzien van de bereikbaarheid van het USP geeft u aan dat u zich zorgen maakt over hoe dat in de toekomst wordt geborgd. De bereikbaarheid van kantoren-, onderwijs- en sportlocaties in het algemeen en het USP in het bijzonder heeft de specifieke aandacht, zowel voor de realisatieperiode als de periode daarna. Bij de beantwoording van zienswijzepunt 4 wordt hier nader op teruggekomen. Overigens is het wel zo het bouwen van parkeergarages een zaak is van de gemeente Utrecht.</p>

ZWE-00610	1	<p>Wij hebben kennis genomen van het concept ontwerp Tracébesluit project Ring Utrecht. Er zijn een aantal punten die niet voldoende doordacht zijn en ernstige schade aanbrengen aan welzijn en leefbaarheid voor mens, dier en natuur.</p> <p>Natuur.</p> <p>Ten noorden van Houten ter hoogte van de Wayensedijk en Fortweg wordt veel natuur verwijderd voor aanleg van wegen, er is geen compensatie van natuur opgenomen in deze omgeving. Wij verzoeken u een compensatie van 2 hectaren bos aan te brengen. In de omgeving is voldoende ruimte tot uw beschikking om dit te realiseren.</p>	<p>In de nabijheid van knooppunt Lunetten zijn nabij de Fortweg locaties voor nieuwe bomen opgenomen. Zie hiervoor de Nota van Wijziging.</p>
	4	<p>Fijnstof.</p> <p>Fijn stof is het grootste probleem voor de omgeving van het gehele project ring Utrecht. De geplande geluidswal aan de zijde van Lunetten is een ernstig opstapel en heeft een averechtse werking op fijnstof. Het fijnstof voor de geluidswand zal zich via een flow van warmte verder verspreiden over de stad Utrecht of Houten, het een en het ander is afhankelijk van de wind richting. Mogelijk is deze geluidswal gekozen om de gemiddelde waarde van fijnstof over Lunetten en Utrecht beneden de Europese norm te houden. Utrecht stop maar met je maatregelen betreft, schone binnenstad. Met dit plan ring utrecht zal Utrecht, Lunetten en Houten ernstig vervuilen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>In het deelrapport Luchtkwaliteit zijn de concentraties voor fijn stof berekend. Hierin is rekening gehouden met het door u genoemde geluidscherm van 12 meter hoog en de variatie in windsnelheid en windrichting. Uit de berekeningen blijkt dat dit scherm niet leidt tot de door u genoemde effecten.</p> <p>Het wegverkeer zorgt voor uitstoot van verontreinigde stoffen. Deze concentratie verontreinigde stoffen nemen af met de afstand vanaf de weg. Op 50 meter afstand van de weg is de bijdrage van de werkzaamheden – bouwkundige vooropnamen uitgevoerd aan objecten, installaties of landbouwgronden. De vooropnamerapporten worden aan de eigenaren verstrekt en gebruikt om te beoordelen of er een verband bestaat tussen schade en de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Aangewezen objecten, installaties of landbouwgronden zullen worden gemonitord tijdens de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Indien er volgens een benadeelde schade is ontstaan als gevolg van de werkzaamheden dan kan deze een verzoek om schadevergoeding indienen.</p>
	5	<p>Werkzaamheden aanleg.</p> <p>Net verlost van de spoorverbreding vallen wij weer in een ander vervuilend project ring Utrecht. Wij weten uit ervaring:</p> <p>Zwaar transport over de Fortweg (vernieuwde fietsweg) zouden niet plaats vinden, volgens afspraak over eigen weg Prorail. Meer dan 60% van het transport is over de Fortweg gegaan enorm vervuilend (diesels) en een zeer gevaarlijke verkeer situatie met fietsers(spertijd in de morgen en namiddag zijn genegeerd)</p> <p>Gebouwen lijden onder de beweging van zwaar transport en vertonen scheuren. Toezicht en handhaving op de afgesproken regels ontbreken. Nee dit geen tweede keer meer, en dat 8 jaar lang. Door toepassen van bron bemaling in dit gebied met veel zanden en ondergrondse waterlopen is er een groot risico op verdroging in de kleigronden en verschuiven van zand lagen waardoor verzakkingen en scheuren kunnen ontstaan in woningen en bijgebouwen.</p> <p>Algemeen: Na het opleven van de economie is het weer gedaan met de rust.</p>	<p>Er bestaat een kans dat door werkzaamheden aan de Ring Utrecht schade ontstaat aan eigendommen van derden. Aan de hand van de voorgenomen werkzaamheden wordt een invloedsgebied in kaart gebracht. Binnen dit gebied worden – vóór aanvang van de werkzaamheden – bouwkundige vooropnamen uitgevoerd aan objecten, installaties of landbouwgronden. De vooropnamerapporten worden aan de eigenaren verstrekt en gebruikt om te beoordelen of er een verband bestaat tussen schade en de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Aangewezen objecten, installaties of landbouwgronden zullen worden gemonitord tijdens de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Indien er volgens een benadeelde schade is ontstaan als gevolg van de werkzaamheden dan kan deze een verzoek om schadevergoeding indienen.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p> <p>Er wordt op dit moment niet voorzien dat in de buurt van de Fortweg bronbemaling zal worden toegepast. Mocht dit wel het geval zijn, dan zal zorgvuldig gekeken worden naar mogelijke effecten van de bronbemaling op de omgeving.</p>
	6	<p>Op dit moment is het kritische punt van leefbaarheid overschreden meer fijnstof en geluidsoverlast is niet gewenst.</p> <p>Uit onderzoeken is gebleken dat fijnstof en ultra fijnstof zich gedraagt als asbest stof. Naar verwachting zal de gezondheid van veel bewoners rondom dit project afnemen en uit eindelijk niet meer mee kunnen doen aan het economische proces en verdwijnen in de zorg bij de gemeentelijke instelling.</p> <p>De bovenwettelijk maatregelen zullen opgaan aan belangen van de belanghebbende gemeentes en</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Om te bereiken dat de lucht schoner wordt en voldoet aan de Europese luchtnormen zijn verschillende maatregelen nodig. De EU zet in op de voortdurende aanscherping van de emissie-eisen voor nieuwe personenauto's, bestelauto's en vrachtwagens (euronormen) die bijdragen aan</p>

		<p>provincie maar de omwonende van dit project ring utrecht blijven achter in een onleefbare omgeving met een woning die onverkoopbaar is geworden.</p> <p>Tip: Investeer in schone en geluidsarme motoren alvorens dit project Ring utrecht op te starten. Verreken de wegenbelasting in de brandstof prijs, er zal dan een ander rijgedrag ontstaan.</p> <p>Beeld vorming: Onder een beeld van de vervuiling om de 4 maanden een schoonmaak van de woning deze vettigheid roet bandenstof en een deel van andere giftige stoffen die vrijkomen bij verbranding van diesel olie. Ook de inhoud van je longen en bloedvaten zullen op deze manier vervuild worden.</p>	<p>het verbeteren van de luchtkwaliteit langs wegen. Deze eisen zorgen ervoor dat nieuwe personenauto's en vrachtauto's schoner zijn dan oudere voertuigen. De EU zet ook in op minder uitstoot van industrie, scheepvaart en landbouw. Daarnaast worden landelijke, regionale en lokale maatregelen genomen. Het rijk zet in op belastingvoordelen voor schonere auto's en stimulering van schonere vrachtauto's en bussen. Provincies zorgen voor schonere bussen. Gemeenten voeren milieuzones in voor vrachtverkeer, ontmoedigen vervuילend vervoer en zorgen voor groene golf verkeerslichten. RWS stimuleert telewerken, carpoolen en plaatst schermen. Het NSL maatregelpakket wordt jaarlijks bijgesteld.</p> <p>Het project is opgenomen in het landelijk luchtprogramma Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Binnen het NSL worden maatregelen getroffen om aan de normen van fijn stof te voldoen. Het huidige maatregelenpakket van het actieplan luchtkwaliteit, opgesteld samen met gemeenten, bestaat onder andere uit Europees bronbeleid voor voer- en vaartuigen, nationale stimuleringsmaatregelen schoon vervoer en ontmoedigen vervuילend vervoer, diverse lokale initiatieven en maatregelen van decentrale overheden. Met de uitvoering van bovengenoemd maatregelenpakket wordt de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid in heel Nederland de komende jaren nog verder verbeterd.</p> <p>Nu bijna overal in Nederland de Europese normen worden gehaald wordt het landelijk beleid meer gericht op maximale gezondheidswinst in plaats van lokale knelpunten. De Europese bronmaatregelen zijn momenteel het meest kosteneffectief om de luchtkwaliteit te verbeteren. Om het wagenpark de komende jaren schoner te krijgen worden minder milieubelastende brandstoffen zoals waterstof en de verdere ontwikkeling van elektrische voertuigen gestimuleerd. De Gezondheidsraad is gevraagd te adviseren over hoe gezondheid meer centraal te stellen in het luchtkwaliteitsbeleid. Dit advies wordt in 2017 verwacht.</p> <p>Algemene maatregelen zoals het aanpassen van de wegenbelasting of het stimuleren van schone en geluidsarme motoren vallen buiten de scope van dit tracébesluit.</p>
ZWE-00611	11	<p>Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
	14	<p>Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.</p>	<p>De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.</p>

	15	Volgens het deelrapport lucht bevat het rekenmodel zoveel mogelijk emissies van praktijktesten. Een medewerker van RWS vertelde ons op de informatieavond van 17 mei dat er nog veel factoren van TNO-rollenbanktesten werden gebruikt in het luchtmodel, onder andere in de basismonitoringgegevens van de Emissieregistratie. Zijn dit volgens de Minister ook praktijktesten?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.
ZWE-00612	1	Het is het onduidelijk welke emissiefactoren zijn gebruikt. Zijn de prognoses gebaseerd op de schone papieren typekeuringsnormen of de veel hogere emissies van de echte tests op de weg? Hoe verloopt de vervanging van oude door nieuwe voertuigen? De penetratiegraad van schonere voertuigen in het toekomstige wagenpark kan tegenvallen doordat auto's een steeds langere levensduur bezitten (https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2016/20/personenauto-s-steeeds-ouder). Graag aangeven hoe u dit verdisconteert.	In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&M bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Tabellen_grafieken/Milieu_Leefomgeving/Emissiefactoren . De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer. Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.
	7	De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. . De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.
ZWE-00613	1	Het is het onduidelijk welke emissiefactoren zijn gebruikt. Zijn de prognoses gebaseerd op de schone papieren typekeuringsnormen of de veel hogere emissies van de echte tests op de weg? Hoe verloopt de vervanging van oude door nieuwe voertuigen? De penetratiegraad van schonere voertuigen in het toekomstige wagenpark kan tegenvallen doordat auto's een steeds langere levensduur bezitten (https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2016/20/personenauto-s-steeeds-ouder). Graag aangeven hoe u dit verdisconteert.	In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&M bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Tabellen_grafieken/Milieu_Leefomgeving/Emissiefactoren . De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer. Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.
	7	De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. . De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.

ZWE-00614	1	<p>Uw voorgenomen verbreding van de A27 met twee extra rijstroken geeft mij zeer onaangename gevoelens over de toekomst. Ik teken bezwaar aan tegen uw voornemen, omdat de verbreding vele gevolgen heeft voor de gezondheid van mensen die dicht bij de snelweg wonen. Daarnaast levert de ene minuut tijdwinst voor automobilisten vele andere mensen jaren verslechterde gezondheid op door de extra fijnstof en CO2 uitstoot als gevolg ervan. En de te verwachten toegenomen geluidsoverlast baart mij en vele omwonenden met mij grote zorgen over ons woonklimaat. Het kan toch niet uw bedoeling zijn dat vele werknemers ziek en arbeidsongeschikt worden door uw plan?</p> <p>Bovendien ben ik zeer bezorgd over de onherstelbare milieuschade die u aanricht met de verbreding van de A27, omdat opnieuw enkele honderden bomen het veld moeten mimen. Deze bomen vangen nu juist het fijnstof weg en zijn belangrijk voor de natuurbeleving van mensen uit de stad Utrecht en omgeving. Verder wordt de ecologische hoofdstructuur door uw plan ernstig aangetast en niet gecompenseerd, omdat bijvoorbeeld eeuwenoude bomen en het omringende mooie landschap rond Amelisweerd en De Kromme Rijn eenvoudigweg niet vervangen kunnen worden. Er is sowieso geen plek om dat te realiseren.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Het project is opgenomen in het landelijk luchtprogramma Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Binnen het NSL worden maatregelen getroffen om aan de normen van fijn stof te voldoen. Het huidige maatregelenpakket van het actieplan luchtkwaliteit, opgesteld samen met gemeenten, bestaat onder andere uit Europees bronbeleid voor voer- en vaartuigen, nationale stimuleringsmaatregelen schoon vervoer en ontmoedigen vervuילend vervoer, diverse lokale initiatieven en maatregelen van decentrale overheden. Met de uitvoering van bovengenoemd maatregelenpakket wordt de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid in heel Nederland de komende jaren nog verder verbeterd.</p> <p>Nu bijna overal in Nederland de Europese normen worden gehaald wordt het landelijk beleid meer gericht op maximale gezondheidswinst in plaats van lokale knelpunten. De Europese bronmaatregelen zijn momenteel het meest kosteneffectief om de luchtkwaliteit te verbeteren. Om het wagenpark de komende jaren schoner te krijgen worden minder milieubelastende brandstoffen zoals waterstof en de verdere ontwikkeling van elektrische voertuigen gestimuleerd. De Gezondheidsraad is gevraagd te adviseren over hoe gezondheid meer centraal te stellen in het luchtkwaliteitsbeleid. Dit advies wordt in 2017 verwacht.</p> <p>Compensatie van natuurwaarden vindt plaats binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving.</p> <p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. De Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit is nadrukkelijk een onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Bomen maken deel uit van die leefomgeving. Daarom worden natuurwaarden – dus ook bomen - ruimhartig gecompenseerd. In totaal wordt er circa 8 hectare meer bomen/bos gecompenseerd dan er wordt gekapt.</p> <p>Het ruimtebeslag dat het project legt op beschermde gebieden (ecologische hoofdstructuur = EHS) wordt gecompenseerd. Samen met regiopartijen (Provincie Utrecht, gemeenten, natuur beherende organisaties) is gezocht naar geschikte locaties voor de compensatie van EHS. Versteving van de bestaande EHS is daarbij een van de uitgangspunten geweest. EHS-compensatie vindt bij voorkeur plaats op gronden die daarvoor in aanmerking komen zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013-2028. Dit betekent dat EHS-compensatie buiten de bestaande EHS (maar wel daaraan grenzend) en bij voorkeur binnen de zgn. groene contour plaatsvindt.</p> <p>De geluidssituatie zal in Lunetten met de geluidbeperkende maatregelen sterk verbeteren. De geluidbelastingen die zijn bepaald voor uw woning zijn opgenomen in bijlage 9e van het 'Deelrapport geluid - Specifiek' van het Ontwerp tracébesluit Ring Utrecht. Ter hoogte van uw woning zal een stiller wegdek worden toegepast en worden nieuwe geluidschermen tot een hoogte van 12 meter geplaatst. Met deze maatregelen kan de geluidbelasting bij uw woning met het project Ring Utrecht teruggebracht worden tot maximaal 49 dB. Dit is 6 dB lager dan de geluidbelasting die in de huidige situatie op basis van de geldende geluidproductieplafonds is toegestaan. Uw woning is een zogenaamde saneringswoning (zie Deelrapport geluid - Algemeen) en met deze maatregelen wordt voldaan aan de wettelijke opgave om de geluidbelasting bij uw woning met ten minste 5 dB te verlagen.</p>
	2	<p>Tot slot blijkt uit diverse waarnemingen dat er vaak op de A27 weinig files voorkomen, waardoor de noodzaak tot verbreding niet aanwezig is. De door mij somber geschetste toekomst kan door uw toedoen veranderen in een toekomst die duurzaamheid voorop stelt en voor u de reden zijn om de verbreding af te wijzen. U staat een toekomst voor ogen, waarin de infrastructuur zorgt voor</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.1 verkeersprognoses, huidige situatie groei verkeer).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (2.2.1 verkeersprognoses en 2.2.2 gebruik toekomstscenario's).</p>

		<p>een snelle mobiliteit van mensen en een logistiek die goederen snel aflevert. U wilt knelpunten daarbij oplossen, met behoud van een leefomgeving van goede kwaliteit. Dan kunt u uw voornemen realiseren door in te spelen op een snel veranderende samenleving, waarin flexwerken en duurzamere vormen van mobiliteit steeds meer realiteit zijn. Voor uw toekomstvisie betekent dit dat het terugtrekken van de verbreding van de A27 uitstekend aansluit op deze veranderde realiteit.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit zoals nu voorligt. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>Uit het Mirtprojectenoverzicht 2015 valt op te maken dat het project Ring Utrecht een bijdrage levert aan het oplossen van vier files uit de filetop50. De hoogst genoteerde file (op nr. 9) staat op de A28 voor knooppunt Rijnsweerd. Zie ook het deelrapport Verkeer.</p>
ZWE-00615	1	<p>Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.</p>	<p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West.</p> <p>De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd.</p> <p>Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken.</p> <p>Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>
	4	<p>Het is het onduidelijk welke emissiefactoren zijn gebruikt. Zijn de prognoses gebaseerd op de schone papieren typekeuringsnormen of de veel hogere emissies van de echte tests op de weg? Hoe verloopt de vervanging van oude door nieuwe voertuigen? De penetratiegraad van schonere voertuigen in het toekomstige wagenpark kan tegenvallen doordat auto's een steeds langere levensduur bezitten (https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2016/20/personenauto-s-steds-ouder). Graag aangeven hoe u dit verdisconteert.</p>	<p>In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&M bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Tabellen_grafieken/Milieu_Leefomgeving/Emissiefactoren. De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer.</p> <p>Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.</p>

	9	<p>Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.</p>	<p>Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermd Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit.</p> <p>Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl.</p>
ZWE-00617	1	<p>Het voorliggende plan stuit op enkele grote uitdagingen in de uitvoering, waardoor dit project al een forse begroting heeft. Het is voor mij niet overtuigend dat deze hoge kosten gerechtvaardigd zijn, als je de opbrengsten van dit project er tegen afzet. Er is filevorming maar de files op dit traject staan niet prominent in de file top 50. Bovendien zal dit project, ook in de meest gunstige berekeningen van Rijkswaterstaat zelf, de files na oplevering niet oplossen. Dat betekent dat er veel gemeenschapsgeld wordt gestoken in een relatief klein probleem, dat ook nog eens niet wordt opgelost.</p> <p>Ik maak me ook zorgen over hoe reëel deze begroting is. Gezien de enorme budgetoverschrijdingen bij grote projecten in de afgelopen decennia en de uitdagingen in dit project, waarvan enkelen nog niet volledig zijn uitgedacht, lijkt mij overschrijding van budget en tijd te verwachten.</p>	<p>De file top 20 lijst van EVO/TLN betreft trajecten met de meest economische schade voor het vrachtverkeer. Daarnaast is er echter ook sprake van economische schade door vertraging bij het personenautoverkeer, welke niet in de in de kostenberekening zit.</p> <p>Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.2. Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p>
	6	<p>Het valt mij op dat er goede alternatieven lijken te zijn om de huidige filelast te verminderen tegen een fractie van de prijs. Bijvoorbeeld zes rijstroken binnen de bak en aanpassing van de maximum-snelheid naar 80 km per uur. Wanneer men merkt dat de doorstroming bij 80 km per uur verbeterd, dan wennen de meeste automobilisten daar ook aan.</p>	<p>De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderende inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p> <p>Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>
	9	<p>De bouwwerkzaamheden zullen minimaal 8 jaar in beslag nemen. Gedurende deze periode is er sprake van veel meer geluidsoverlast en verslechterde luchtkwaliteit. Deze periode acht ik onaanvaardbaar voor de grote groep bewoners langs dit tracé afgezet tegen wat daar uiteindelijk dan tegenover zou moeten staan.</p> <p>Ondeugdelijkheden in het plan, bouwwerkzaamheden, risico's</p> <p>De bouwperiode bedraagt (minimaal) 8 jaar. Dat is zo lang dat alle risico's goed in kaart gebracht moeten zijn. Hierover vind ik in de plannen te weinig of slecht toetsbare informatie.</p> <p>Wat zijn de risico's op:</p> <ul style="list-style-type: none"> - veranderingen in de grondwaterstand en risico op verzakken van woningen en kantoren (Lunetten, Rijnsweerd); - beschadiging van het folie; - trillingen door bouwwerkzaamheden en mogelijke schade daardoor aan gebouwen; - regulier vervoer van schadelijk stoffen tijdens de bouwperiode; - verkeerschaos, niet alleen op het bouwtraject maar ook in het zuid-oostelijk deel van de stad 	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p> <p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken.</p> <p>Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen.</p>

		<p>Utrecht;</p> <p>- bereikbaarheid van Zuid-Utrecht voor bewoners en bezoekers;</p> <p>- verslechtering van leefbaarheid als gevolg van bouwoverlast?</p> <p>Het OTB overtuigt niet dat gedurende de bouwperiode de veiligheid van verkeersdeelnemers en omwonenden wordt geborgd.</p>	<p>Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijzigingen. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p>
ZWE-00618	11	<p>Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidsscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.</p>	<p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidsscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West.</p> <p>De bouw van het 7 meter hoge geluidsscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidsscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidsscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd.</p> <p>Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidsscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>
	12	<p>Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.</p>	<p>In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt.</p> <p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>
	15	<p>Het geluidsscherm langs het volkstuinencomplex ATV Stadion is gepland als 2 m hoog. Dat is te laag om depositie van roet te voorkomen. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Als de verbreding niet doorgaat, en ook als de verbreding wel doorgaat, is het nodig het scherm te verhogen tot 4 meter.</p>	<p>Op dit moment is geen scherm tussen de A27 en het volkstuinencomplex aanwezig. In de toekomstige situatie is er een scherm, en bovendien zijn de emissies dan lager dan nu, vanwege het schoner worden van het autoverkeer. Dat geldt voor de situatie zonder en met project. De verontreiniging van groenten, fruit, of tuinen zal in de toekomstige situatie dus niet ernstiger zijn dan momenteel. Waar het momenteel niet mogelijk is om pesto te maken uit zevenblad zal dat in 2030 waarschijnlijk ook nog zo zijn.</p>
ZWE-00620	1	<p>Ik ben inwoner van Groenekan en:</p> <p>Ik ga er vanuit dat alle onderdelen van deze zienswijze zorgvuldig worden behandeld en afgewogen, mede omdat</p> <p>Ik als inwoner van Groenekan sterk word geconfronteerd met het verbreden van de snelweg A27/Ring Utrecht met alle daarbij horende invloeden. Een snelweg die dwars door Groenekan loopt.</p> <p>Ik te maken heb met een door de Overheid veroorzaakt langdurige proces (in tweeën knippen van projecten en elkaar opvolgende wetgeving)</p> <p>Ik hierdoor jaren in onzekerheid leef over welke maatregelen er daadwerkelijk genomen worden en wanneer. En ook geconfronteerd word met een dubbel aantal jaren van uitvoering.</p>	<p>Deze zienswijze is opgebouwd uit verschillende punten, die in het hiernavolgende bij punt 2 tm 13 beantwoord worden.</p> <p>Voor wat betreft het in tweeën knippen van projecten: In de gids van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit is beschreven wanneer en waarom de keuze is gemaakt voor twee verschillende procedures. Dit is ondermeer in de verschillende startnotities uitgelegd. Beide startnotities zijn in 2008 verschenen. In Groenekan is sprake van overlap van de beide projecten Ring Utrecht A27/A12 en A27/A1 waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer zal zijn dan als er slechts een project was onderzocht. Voor het project A27/A1 is het</p>

	<p>Ik en met mij meer inwoners: in de aanloop van beide projecten (al 7 jaar) de directe gevolgen ondervinden: moeilijk, zo niet onverkoopbare huizen en stress.</p>	<p>tracébesluit genomen en onherroepelijk geworden. Daarmee is duidelijkheid gekomen over de te nemen maatregelen.</p> <p>Op dit moment wordt voorzien dat er aan dit gedeelte van de A27 tweemaal gebouwd zal gaan worden, dit brengt zoals inspreker aangeeft tweemaal bouw hinder met zich mee. Met de aannemers van de projecten zal na het tracébesluit in overleg getreden worden om te zien of er een efficiëntieslag gemaakt kan worden zodat de dubbele bouw hinder zoveel mogelijk wordt beperkt.</p> <p>Zie voor beantwoording van het punt over de onverkoopbare huizen het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 bouwschade en nadeelcompensatie</p>
4	<p>3. geluidwerende voorzieningen</p> <p>Ik ben van mening dat optimale geluidwerende voorzieningen essentieel zijn voor onze leefomgeving. Het is dan ook logisch dat er op een groot aantal lekken langs het tracé geluidwerende voorzieningen worden getroffen in de vorm van geluidschermen. Waarbij ik opmerk: Wanneer er een knip wordt gelegd tussen deeltrajecten dient dit niet ten koste te gaan van de inwoners van het dorp Groenekan. Met name wanneer er eveneens sprake is van tussentijds wijzigende juridische kaders.. Zoals het er nu uitziet lijkt het erop dat binnen de nieuwe wetgeving dezelfde uitkomst voor de leefomgeving wordt bereikt, echter, effectiviteit en ervaringen en wensen van bewoners dienen voorop te staan:</p> <p>In het u bekende geluidsrapport zijn voor twee locaties aanbevelingen gedaan om te komen tot effectievere geluidswerende maatregelen. Hiermee dient cumulatie van diverse geluidsbronnen te worden beperkt. Deze locaties betreffen de kern Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan.</p> <p>3.a.Nieuwe Wetering : het op een andere wijze inzetten van geluidsmaatregelen is hier mogelijk effectiever. Overleg hierover dient gevoerd te worden met bewoners en de gemeente de Bilt</p>	<p>Er is nader onderzoek verricht naar de mogelijkheden om de maatregelen uit het ontwerp-tracébesluit anders in te zetten bij Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg, om op die manier de cumulatieve geluidbelasting te verlagen. Naar aanleiding van dit onderzoek zijn geen wijzigingen tussen ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit in de plaatsing van de schermen opgenomen.</p> <p>Voor de locatie bij de Koningin Wilhelminaweg is gekeken of het effectiever was om een scherm langs de spoorlijn neer te zetten; op deze locatie is ProRail echter bezig met een onderzoek naar afscherming van diezelfde spoorlijn in het kader van de sanering. Dit saneringsonderzoek is niet gereed voor het tracébesluit van de Ring gepubliceerd wordt.</p> <p>Voor de locatie Nieuwe Wetering is gebleken dat een verplaatsing van (een deel van) het wettelijke scherm niet leidt tot een verbetering van de geluidssituatie voor alle woningen daar. Een aanvullend scherm langs de N234 wordt beschouwd in het kader van het bovenwettelijk maatregelpakket. De bovenwettelijke maatregelen maken geen deel uit van het tracébesluit. Er wordt voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen.</p> <p>Voor de kern Groenekan, langs het wegvak Utrecht-Noord - Bilthoven, volgt het project Ring Utrecht op het al afgeronde tracébesluit A27/A1. In het tracébesluit voor de Ring Utrecht is daarom de situatie conform dat tracébesluit als uitgangspunt gekozen voor het onderzoek voor het project Ring Utrecht.</p> <p>Uit een onderzoek dat begin 2015 is uitgevoerd, is gebleken dat deze werkwijze geen nadelige invloed heeft op de omvang van de maatregelen. Dit onderzoek is door de gemeente De Bilt en de Omgevingsdienst Regio Utrecht beoordeeld en de conclusies zijn door hun onderschreven.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>In Groenekan is sprake van overlap van twee projecten: Ring Utrecht en A27/A1, waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer is dan als er slechts een project zou zijn geweest. Dit geldt voor het gedeelte tussen aansluiting Utrecht-Noord en aansluiting Bilthoven. Voor het project A27/A1 is het tracébesluit genomen en onherroepelijk geworden. Daarmee zijn de te nemen maatregelen voor dit project inzichtelijk. Het tracébesluit van het project Ring Utrecht voorziet in het ombouwen van de spitsstrook in noordelijke richting naar een volwaardige vierde rijstrook. Bovendien worden er geluidsmaatregelen getroffen onder andere in de vorm van ophoging van het scherm van de A27/A1 aan de westzijde van de snelweg.</p> <p>Op dit moment wordt voorzien dat er aan dit gedeelte van de A27 tweemaal gebouwd zal gaan worden. Dit brengt zoals u aangeeft tweemaal bouw hinder met zich mee. Met de aannemer van het project A27/A1 wordt momenteel overlegd om te zien of er een efficiëntieslag gemaakt kan worden, zodat de dubbele bouw hinder zoveel mogelijk beperkt wordt.</p>
5	<p>4. Reflectieonderzoek en samenwerking met Pro Rail</p> <p>Zoals bij u bekend, is ten tijde van het TB A27/A1 door de bewoner van Koningin Wilhelminaweg 329 bezwaar gemaakt tegen de reflectie van de achterzijde van het geluidsscherm door het spoor. Met name de hoogste twee meter dragen in grote mate bij aan deze reflectie, welke nu nog verder zou worden versterkt door het plaatsen van een aanvullende meter.</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg.</p> <p>Bij het ontwerp-tracébesluit is bij het Deelrapport geluid - Specifiek in bijlage 12 een notitie opgenomen van TNO waarin geconcludeerd is dat de effecten van de reflecties van spoorweggeluid beperkt zijn en geen aanleiding geven voor aanvullende maatregelen.</p>

	<p>4.a. Koningin Wilhelminaweg: Ik wens een Reflectieonderzoek, zoals door de Raad van State voorgeschreven bij het TB A27/A1,</p> <p>Reflectieonderzoek ontbreekt op dit moment. Hierdoor kunnen maatregelen op dit moment nog niet worden gewogen op hun effectiviteit. Tegelijkertijd zorgt het spoorweglawaai, met name 's nachts voor overlast. Dit stuk spoor staat opgenomen in het Meerjaren Programma Geluidssanering voor mogelijke maatregelen langs het spoor. De omgevingskwaliteit en leefbaarheid zullen toenemen door het integreren van de diverse geluidsopgaven.</p> <p>4.b. Ik verzoek u om in breed verband met de gemeente de Bilt, de Provincie en uw Staatssecretaris, als verantwoordelijke voor ProRail en Milieu t.a.v. de Koningin Wilhelminaweg (met speciale aandacht voor de verzorgingsplaats) samen te werken op het integreren van diverse geluidsopgaven</p>	
7	<p>6. Luchtkwaliteit</p> <p>Een slechte luchtkwaliteit is slecht voor de gezondheid en in het bijzonder voor kinderen die binnen 100 meter van de snelweg wonen en onderwijs krijgen. Op dit moment liggen 2 scholen in deze straat in Groenekan. Uit internationaal onderzoek blijkt dat kinderen die binnen 100 meter van een snelweg wonen of naar school gaan tot 10% minder longcapaciteit ontwikkelen en meer luchtwegklachten hebben. Binnen de woonkern Groenekan liggen onze woningen en scholen binnen die 100 meter en ik wens daarom dat er extra maatregelen worden getroffen. De gezondheidsraad heeft immers ook geadviseerd dat geen gevoelige bestemmingen binnen 300 meter van drukke wegen moeten worden gerealiseerd.</p> <p>6.a. Ik maak bezwaar tegen slechte luchtkwaliteit door de verbreding van de A27. Als inwoner wil ik weten aan welke concentraties ik word blootgesteld. Er dient meer onderzoek gedaan te worden naar regionale concentraties met effectieve rekenmodellen voor luchtkwaliteit. Ik mis de cumulatieve effecten ten opzichte van het TB A27/A1. Ik verzoek u deze effecten inzichtelijk te maken.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>In heel Groenekan, dus ook op de locatie van de scholen is het effect van het project zeer beperkt; de jaargemiddelde concentraties NO2 en fijn stof blijven vrijwel gelijk. specifieke maatregelen vanuit het project zijn daarom niet noodzakelijk.</p> <p>De voor het project Ring Utrecht uitgevoerde berekeningen zijn inclusief het effect van de A27/A1 omdat deze deel uitmaken van de vastgestelde autonome ontwikkeling. De effecten van het project A27/A1 maken deel uit van deze autonome ontwikkeling.</p>
8	<p>7. Snelheid Op diverse snelwegen in het land is in de afgelopen jaren de snelheid verhoogd tot 130 km/h. Deze ontwikkeling vind ik ten aanzien van de A27 absoluut onwenselijk en niet passend binnen de omgeving. Ik ga er dan ook vanuit dat u, in tegenstelling tot de A1, niet het snelheidsregime aanpast na het onherroepelijk worden van het TB.</p> <p>7.a. Ik wens dat er max. 100 km wordt gereden op de A27/Ring door en langs Groenekan.</p>	<p>De snelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in het tracébesluit. Dit betreft een maximumsnelheid van 100 km/uur op de A27, behalve 120 km/uur op het gedeelte boven Utrecht noord. Op de A12 geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur op de hoofdbaan en 80 km/uur op de parallelbaan. Op het moment van publicatie van het tracébesluit zijn er geen plannen daarna de snelheid te veranderen. Echter, het kan niet dat in het tracébesluit bepalingen opgenomen worden die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op veranderde inzichten in te gaan. Wel zal, mocht een verandering later in overweging genomen worden, de daartoe bestemde wettelijke procedure doorlopen worden met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p>
9	<p>8. De 15 miljoen bovenwettelijke maatregelen:</p> <p>8.a. Ik wens die in te zetten voor geluidwerende voorzieningen.</p> <p>Daarnaast verzoek ik u om de geluidproductieplafonds te verlagen overeenkomstig de daartoe te treffen bovenwettelijke maatregelen.</p>	<p>Het uitgangspunt voor het bovenwettelijk pakket is het samenstellen van een effectief geluidpakket. Hiervoor is gekozen op basis van een bewonersconsultatie die heeft plaatsgevonden in 2013, waar de voorkeur is uitgesproken om het budget voor bovenwettelijke maatregelen hoofdzakelijk aan geluidmaatregelen te besteden. Als het tracébesluit onherroepelijk is, zal het positieve effect van het bovenwettelijk maatregelapakket planologisch worden verankerd door de geluidproductieplafonds te verlagen middels een ambtshalve wijziging.</p> <p>Op www.provincie-utrecht.nl/bwmringutrecht vindt u informatie over het definitieve bovenwettelijke maatregelenpakket.</p>
10	<p>9. Boscompensatie en bouwplaatsen</p> <p>Eind januari heeft onze gemeenteraad de Gebiedsvisie De Bilt Zuid vastgesteld, waarvan u eveneens melding maakt in de notitie "Proces van probleemverkenning naar Ontwerp-Tracébesluit". In de Gebiedsvisie is de nadruk gelegd op het open en kleinschalige landschap tussen De Bilt en de Uithof. Het gebied rond de Bunnikseweg en Universiteitsweg wordt gekenmerkt door halfopen tot open landschap, dat overwegend in gebruik is als grasland, aangevuld met verspreid gelegen agrarische bebouwing.</p> <p>De voorgestelde schaal aan boscompensatie aan de westzijde van de aansluiting Uithof/De Bilt</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.2 Lineipark)</p> <p>Tijdens en voorafgaand aan de realisatiefase worden betrokken bewoners door Rijkswaterstaat en (uiteindelijk ook) de aannemer geïnformeerd over de werkzaamheden, de bouwfasering en de gevolgen voor hun woonomgeving. Via de projectwebsite, nieuwsbrieven, en berichten in (lokale) media zal met regelmaat informatie over de voortgang van de bouw worden aangeboden. Ook worden mogelijk informatiebijeenkomsten op locatie georganiseerd, waarbij zorgen of specifieke wensen door bewoners en nadere belanghebbenden kunnen worden geuit. Waar mogelijk zal</p>

		<p>(locatie 47 / maatregel 2NL5) vinden wij niet passend binnen deze karaktervolle omgeving. Eveneens stuit het voorstel op veel weerstand vanuit de omgeving. Ik ben dan ook van mening dat invulling van de compensatieopgave ingevuld dient te worden door vooral in te zetten op afscherming van de snelweg. Eveneens vraag ik aandacht voor de hinder van het bouwterrein op deze locatie. Niet alleen kan dit grote hinder opleveren voor de omwonenden, maar eveneens zorgen voor een aanzienlijke verstoring van de ecologie in het gebied. Ik ben dan ook van mening dat de omvang van het werkterrein beperkt dient te blijven binnen het gebied tussen de snelweg en de nieuwe aansluiting richting Breda. Eveneens dient de ecologische impact vooraf geminimaliseerd te zijn door de aanleg van de benodigde compensatie ten behoeve van de verbinding.</p> <p>Over de plaats van de van Boscompensatie en de afvoer van het water rond Groenekan is met bewoners geen overleg gevoerd. Dit wordt wel gewenst.</p> <p>9.a. Ik wens dat u overleg voert met bewoners en de gemeente de Bilt over de Boscompensatie, het afvoeren van water en de bouwplaatsen</p> <p>Van ervaring leren</p> <p>Daarnaast hoop ik, met de gemeente de Bilt dat u de ervaringen wilt delen van reeds uitgevoerde projecten. Het knooppunt De Hogt (Ring Eindhoven, A2-A67) biedt waardevolle aanknopingspunten over de wijze waarop infrastructuur en landschap met elkaar verenigd kunnen worden. Door diverse gebiedspartijen uit de omgeving van De Bilt is op basis van deze ervaring het initiatief "Liniepark Rijnsweerd" opgezet. Ik benadruk deze lessen te benutten en het initiatief verder te betrekken bij de uitwerking van het Landschapsplan en het Esthetisch Programma van Eisen.</p>	<p>daarop worden ingespeeld. Betrokkenen kunnen daarnaast met vragen gebruik maken van de 0800-8002 informatielijn.</p> <p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken.</p> <p>Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen.</p> <p>Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijzigingen. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>De boscompensatie wordt in eerste instantie zoveel mogelijk gezocht binnen het plangebied zelf. In het landschapsplan is gekeken waar dat mogelijk is. Er kunnen ook overwegingen zijn om boscompensatie op een bepaalde plek juist niet te willen zoals overwegingen vanuit cultuurhistorie of de beleving van een open landschap.</p> <p>Mede naar aanleiding van uw zienswijze is de inpassing van de EHS-compensatie in dit deelgebied aangepast in afstemming met belanghebbenden. De nu voorziene inrichting is beschreven in de Nota van Wijziging en het tracébesluit.</p> <p>De omvang van het beoogde werkterrein is sterk beperkt. Zie ook de nadere toelichting hieronder. De uitwerking van het Liniepark is geen onderdeel van het Esthetisch Programma van Eisen. Zie ook de nadere toelichting hieronder.</p>
ZWE-00621	1	<p>Ik ben inwoner van Groenekan en: Ik ga er vanuit dat alle onderdelen van deze zienswijze zorgvuldig worden behandeld en afgewogen, mede omdat Ik als inwoner van Groenekan sterk word geconfronteerd met het verbreden van de snelweg A27/Ring Utrecht met alle daarbij horende invloeden. Een snelweg die dwars door Groenekan loopt. Ik te maken heb met een door de Overheid veroorzaakt langdurige proces (in tweeën knippen van projecten en elkaar opvolgende wetgeving) Ik hierdoor jaren in onzekerheid leef over welke maatregelen er daadwerkelijk genomen worden en wanneer. En ook geconfronteerd word met een dubbel aantal jaren van uitvoering. Ik en met mij meer inwoners: in de aanloop van beide projecten (al 7 jaar) de directe gevolgen ondervinden: moeilijk, zo niet onverkoopbare huizen en stress.</p>	<p>Deze zienswijze is opgebouwd uit verschillende punten, die in het hiernavolgende bij punt 2 tm 13 beantwoord worden.</p> <p>Voor wat betreft het in tweeën knippen van projecten: In de gids van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit is beschreven wanneer en waarom de keuze is gemaakt voor twee verschillende procedures. Dit is ondermeer in de verschillende startnotities uitgelegd. Beide startnotities zijn in 2008 verschenen. In Groenekan is sprake van overlap van de beide projecten Ring Utrecht A27/A12 en A27/A1 waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer zal zijn dan als er slechts een project was onderzocht. Voor het project A27/A1 is het tracébesluit genomen en onherroepelijk geworden. Daarmee is duidelijkheid gekomen over de te nemen maatregelen.</p> <p>Op dit moment wordt voorzien dat er aan dit gedeelte van de A27 tweemaal gebouwd zal gaan worden, dit brengt zoals inspreker aangeeft tweemaal bouwhinder met zich mee. Met de aannemers van de projecten zal na het tracébesluit in overleg getreden worden om te zien of er een efficiëntieslag gemaakt kan worden zodat de dubbele bouwhinder zoveel mogelijk wordt beperkt.</p> <p>Zie voor beantwoording van het punt over de onverkoopbare huizen het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 bouwschade en nadeelcompensatie</p>
	4	<p>3. geluidwerende voorzieningen</p> <p>Ik ben van mening dat optimale geluidwerende voorzieningen essentieel zijn voor onze leefomgeving. Het is dan ook logisch dat er op een groot aantal lekken langs het tracé geluidwerende voorzieningen worden getroffen in de vorm van geluidschermen. Waarbij ik opmerk: Wanneer er een knip wordt gelegd tussen deeltrajecten dient dit niet ten koste te gaan van de inwoners van het dorp Groenekan. Met name wanneer er eveneens sprake is van tussentijds wijzigende juridische kaders.. Zoals het er nu uitziet lijkt het erop dat binnen de nieuwe wetgeving</p>	<p>Er is nader onderzoek verricht naar de mogelijkheden om de maatregelen uit het ontwerp-tracébesluit anders in te zetten bij Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg, om op die manier de cumulatieve geluidbelasting te verlagen. Naar aanleiding van dit onderzoek zijn geen wijzigingen tussen ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit in de plaatsing van de schermen opgenomen.</p> <p>Voor de locatie bij de Koningin Wilhelminaweg is gekeken of het effectiever was om een scherm langs de spoorlijn neer te zetten; op deze locatie is ProRail echter bezig met een onderzoek naar</p>

	<p>dezelfde uitkomst voor de leefomgeving wordt bereikt, echter, effectiviteit en ervaringen en wensen van bewoners dienen voorop te staan: In het u bekende geluidsrapport zijn voor twee locaties aanbevelingen gedaan om te komen tot effectievere geluidswerende maatregelen. Hiermee dient cumulatie van diverse geluidsbronnen te worden beperkt. Deze locaties betreffen de kern Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan. 3.a.Nieuwe Wetering : het op een andere wijze inzetten van geluidsmaatregelen is hier mogelijk effectiever. Overleg hierover dient gevoerd te worden met bewoners en de gemeente de Bilt</p>	<p>afscherming van diezelfde spoorlijn in het kader van de sanering. Dit saneringsonderzoek is niet gereed voor het tracébesluit van de Ring gepubliceerd wordt. Voor de locatie Nieuwe Wetering is gebleken dat een verplaatsing van (een deel van) het wettelijke scherm niet leidt tot een verbetering van de geluidssituatie voor alle woningen daar. Een aanvullend scherm langs de N234 wordt beschouwd in het kader van het bovenwettelijk maatregelpakket. De bovenwettelijke maatregelen maken geen deel uit van het tracébesluit. Er wordt voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen.</p> <p>Voor de kern Groenekan, langs het wegvak Utrecht-Noord - Bilthoven, volgt het project Ring Utrecht op het al afgeronde tracébesluit A27/A1. In het tracébesluit voor de Ring Utrecht is daarom de situatie conform dat tracébesluit als uitgangspunt gekozen voor het onderzoek voor het project Ring Utrecht. Uit een onderzoek dat begin 2015 is uitgevoerd, is gebleken dat deze werkwijze geen nadelige invloed heeft op de omvang van de maatregelen. Dit onderzoek is door de gemeente De Bilt en de Omgevingsdienst Regio Utrecht beoordeeld en de conclusies zijn door hun onderschreven.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>In Groenekan is sprake van overlap van twee projecten: Ring Utrecht en A27/A1, waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer is dan als er slechts een project zou zijn geweest. Dit geldt voor het gedeelte tussen aansluiting Utrecht-Noord en aansluiting Bilthoven. Voor het project A27/A1 is het tracébesluit genomen en onherroepelijk geworden. Daarmee zijn de te nemen maatregelen voor dit project inzichtelijk. Het tracébesluit van het project Ring Utrecht voorziet in het ombouwen van de spitsstrook in noordelijke richting naar een volwaardige vierde rijstrook. Bovendien worden er geluidsmaatregelen getroffen onder andere in de vorm van ophoging van het scherm van de A27/A1 aan de westzijde van de snelweg. Op dit moment wordt voorzien dat er aan dit gedeelte van de A27 tweemaal gebouwd zal gaan worden. Dit brengt zoals u aangeeft tweemaal bouw hinder met zich mee. Met de aannemer van het project A27/A1 wordt momenteel overlegd om te zien of er een efficiëntieslag gemaakt kan worden, zodat de dubbele bouw hinder zoveel mogelijk beperkt wordt.</p>
5	<p>4. Reflectieonderzoek en samenwerking met Pro Rail Zoals bij u bekend, is ten tijde van het TB A27/A1 door de bewoner van Koningin Wilhelminaweg 329 bezwaar gemaakt tegen de reflectie van de achterzijde van het geluidsscherm door het spoor. Met name de hoogste twee meter dragen in grote mate bij aan deze reflectie, welke nu nog verder zou worden versterkt door het plaatsen van een aanvullende meter. 4.a. Koningin Wilhelminaweg: Ik wens een Reflectieonderzoek, zoals door de Raad van State voorgeschreven bij het TB A27/A1,</p> <p>Reflectieonderzoek ontbreekt op dit moment. Hierdoor kunnen maatregelen op dit moment nog niet worden gewogen op hun effectiviteit. Tegelijkertijd zorgt het spoorweglawaai, met name 's nachts voor overlast. Dit stuk spoor staat opgenomen in het Meerjaren Programma Geluidssanering voor mogelijke maatregelen langs het spoor. De omgevingskwaliteit en leefbaarheid zullen toenemen door het integreren van de diverse geluidsopgaven. 4.b. Ik verzoek u om in breed verband met de gemeente de Bilt, de Provincie en uw Staatssecretaris, als verantwoordelijke voor ProRail en Milieu t.a.v. de Koningin Wilhelminaweg (met speciale aandacht voor de verzorgingsplaats) samen te werken op het integreren van diverse geluidsopgaven</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg.</p> <p>Bij het ontwerp-tracébesluit is bij het Deelrapport geluid - Specifiek in bijlage 12 een notitie opgenomen van TNO waarin geconcludeerd is dat de effecten van de reflecties van spoorweggeluid beperkt zijn en geen aanleiding geven voor aanvullende maatregelen.</p>
7	<p>6. Luchtkwaliteit Een slechte luchtkwaliteit is slecht voor de gezondheid en in het bijzonder voor kinderen die binnen 100 meter van de snelweg wonen en onderwijs krijgen. Op dit moment liggen 2 scholen in deze straal in Groenekan. Uit internationaal onderzoeken blijkt dat kinderen die binnen 100 meter van een snelweg wonen of naar school gaan tot 10% minder longcapaciteit ontwikkelen en meer luchtwegklachten hebben. Binnen de woonkern Groenekan liggen onze woningen en scholen binnen</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>In heel Groenekan, dus ook op de locatie van de scholen is het effect van het project zeer beperkt; de jaargemiddelde concentraties NO2 en fijn stof blijven vrijwel gelijk. specifieke maatregelen vanuit het project zijn daarom niet noodzakelijk.</p>

<p>die 100 meter en ik wens daarom dat er extra maatregelen worden getroffen. De gezondheidsraad heeft immers ook geadviseerd dat geen gevoelige bestemmingen binnen 300 meter van drukke wegen moeten worden gerealiseerd.</p> <p>6.a. Ik maak bezwaar tegen slechte luchtkwaliteit door de verbreding van de A27. Als inwoner wil ik weten aan welke concentraties ik word blootgesteld. Er dient meer onderzoek gedaan te worden naar regionale concentraties met effectieve rekenmodellen voor luchtkwaliteit.</p> <p>Ik mis de cumulatieve effecten ten opzichte van het TB A27/A1. Ik verzoek u deze effecten inzichtelijk te maken.</p>	<p>De voor het project Ring Utrecht uitgevoerde berekeningen zijn inclusief het effect van de A27/A1 omdat deze deel uitmaken van de vastgestelde autonome ontwikkeling. De effecten van het project A27/A1 maken deel uit van deze autonome ontwikkeling.</p>
<p>8</p> <p>7. Snelheid Op diverse snelwegen in het land is in de afgelopen jaren de snelheid verhoogd tot 130 km/h. Deze ontwikkeling vind ik ten aanzien van de A27 absoluut onwenselijk en niet passend binnen de omgeving. Ik ga er dan ook vanuit dat u, in tegenstelling tot de A1, niet het snelheidsregime aanpast na het onherroepelijk worden van het TB.</p> <p>7.a. Ik wens dat er max. 100 km wordt gereden op de A27/Ring door en langs Groenekan.</p>	<p>De snelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in het tracébesluit. Dit betreft een maximumsnelheid van 100 km/uur op de A27, behalve 120 km/uur op het gedeelte boven Utrecht noord. Op de A12 geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur op de hoofdbaan en 80 km/uur op de parallelbaan. Op het moment van publicatie van het tracébesluit zijn er geen plannen daarna de snelheid te veranderen. Echter, het kan niet dat in het tracébesluit bepalingen opgenomen worden die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op veranderde inzichten in te gaan. Wel zal, mocht een verandering later in overweging genomen worden, de daartoe bestemde wettelijke procedure doorlopen worden met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p>
<p>9</p> <p>8. De 15 miljoen bovenwettelijke maatregelen:</p> <p>8.a. Ik wens die in te zetten voor geluidwerende voorzieningen.</p> <p>Daarnaast verzoek ik u om de geluidproductieplafonds te verlagen overeenkomstig de daartoe te treffen bovenwettelijke maatregelen.</p>	<p>Het uitgangspunt voor het bovenwettelijk pakket is het samenstellen van een effectief geluidpakket. Hiervoor is gekozen op basis van een bewonersconsultatie die heeft plaatsgevonden in 2013, waar de voorkeur is uitgesproken om het budget voor bovenwettelijke maatregelen hoofdzakelijk aan geluidmaatregelen te besteden. Als het tracébesluit onherroepelijk is, zal het positieve effect van het bovenwettelijk maatregelpakket planologisch worden verankerd door de geluidproductieplafonds te verlagen middels een ambtshalve wijziging.</p> <p>Op www.provincie-utrecht.nl/bwmringutrecht vindt u informatie over het definitieve bovenwettelijke maatregelpakket.</p>
<p>10</p> <p>9. Boscompensatie en bouwplaatsen</p> <p>Eind januari heeft onze gemeenteraad de Gebiedsvisie De Bilt Zuid vastgesteld, waarvan u eveneens melding maakt in de notitie "Proces van probleemverkenning naar Ontwerp-Tracébesluit". In de Gebiedsvisie is de nadruk gelegd op het open en kleinschalige landschap tussen De Bilt en de Uithof. Het gebied rond de Bunnikseweg en Universiteitsweg wordt gekenmerkt door halfopen tot open landschap, dat overwegend in gebruik is als grasland, aangevuld met verspreid gelegen agrarische bebouwing.</p> <p>De voorgestelde schaal aan boscompensatie aan de westzijde van de aansluiting Uithof/De Bilt (locatie 47 / maatregel 2NL5) vinden wij niet passend binnen deze karaktervolle omgeving. Eveneens stuit het voorstel op veel weerstand vanuit de omgeving. Ik ben dan ook van mening dat invulling van de compensatieopgave ingevuld dient te worden door vooral in te zetten op afscherming van de snelweg. Eveneens vraag ik aandacht voor de hinder van het bouwterrein op deze locatie. Niet alleen kan dit grote hinder opleveren voor de omwonenden, maar eveneens zorgen voor een aanzienlijke verstoring van de ecologie in het gebied. Ik ben dan ook van mening dat de omvang van het werkterrein beperkt dient te blijven binnen het gebied tussen de snelweg en de nieuwe aansluiting richting Breda. Eveneens dient de ecologische impact vooraf geminimaliseerd te zijn door de aanleg van de benodigde compensatie ten behoeve van de verbinding.</p> <p>Over de plaats van de van Boscompensatie en de afvoer van het water rond Groenekan is met bewoners geen overleg gevoerd. Dit wordt wel gewenst.</p> <p>9.a. Ik wens dat u overleg voert met bewoners en de gemeente de Bilt over de Boscompensatie, het afvoeren van water en de bouwplaatsen</p> <p>Van ervaring leren</p> <p>Daarnaast hoop ik, met de gemeente de Bilt dat u de ervaringen wilt delen van reeds uitgevoerde projecten. Het knooppunt De Hogt (Ring Eindhoven, A2-A67) biedt waardevolle aanknopingspunten over de wijze waarop infrastructuur en landschap met elkaar verenigd kunnen worden. Door</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.2 Liniepark)</p> <p>Tijdens en voorafgaand aan de realisatiefase worden betrokken bewoners door Rijkswaterstaat en (uiteindelijk ook) de aannemer geïnformeerd over de werkzaamheden, de bouwfasering en de gevolgen voor hun woonomgeving. Via de projectwebsite, nieuwsbrieven, en berichten in (lokale) media zal met regelmaat informatie over de voortgang van de bouw worden aangeboden. Ook worden mogelijk informatiebijeenkomsten op locatie georganiseerd, waarbij zorgen of specifieke wensen door bewoners en nadere belanghebbenden kunnen worden geuit. Waar mogelijk zal daarop worden ingespeeld. Betrokkenen kunnen daarnaast met vragen gebruik maken van de 0800-8002 informatielijn.</p> <p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken.</p> <p>Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen.</p> <p>Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijzigingen. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>De boscompensatie wordt in eerste instantie zoveel mogelijk gezocht binnen het plangebied zelf. In het landschapsplan is gekeken waar dat mogelijk is. Er kunnen ook overwegingen zijn om boscompensatie op een bepaalde plek juist niet te willen zoals overwegingen vanuit cultuurhistorie of de beleving van een open landschap.</p>

		diverse gebiedspartijen uit de omgeving van De Bilt is op basis van deze ervaring het initiatief "Liniepark Rijnsweerd" opgezet. Ik benadruk deze lessen te benutten en het initiatief verder te betrekken bij de uitwerking van het Landschapsplan en het Esthetisch Programma van Eisen.	Mede naar aanleiding van uw zienswijze is de inpassing van de EHS-compensatie in dit deelgebied aangepast in afstemming met belanghebbenden. De nu voorziene inrichting is beschreven in de Nota van Wijziging en het tracébesluit. De omvang van het beoogde werkterrein is sterk beperkt. Zie ook de nadere toelichting hieronder. De uitwerking van het Liniepark is geen onderdeel van het Esthetisch Programma van Eisen. Zie ook de nadere toelichting hieronder.
ZWE-00623	1	Onderwerp: Met dit schrijven wil ik laten weten dat ik tegen verbreding van het tracé ben. Wegens: 1- U garandeert op geen enkele wijze dat het op milieuvlak conform de Europese milieunormen zal gaan. Utrecht haalt nu al de norm voor de luchtkwaliteit niet.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit. In hoofdstuk 8 van de milieu-effectrapportage worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. De mogelijke normoverschrijdingen van de gemeente Utrecht liggen langs de binnenstedelijke wegen.
	6	Over het hoofd gezien belang: De ecologische belangen van mens en natuur De financiële belangen De belangen van omwonenden en gebruikers van ATV stadion Geraakt in belang: Ja: 1- als naburige bewoner 2- als gebruiker van mijn geliefd Amelisweerd 3- financieel	Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed. Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoeslag gecompenseerd. Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van de ecologische hoofdstructuur (EHS), als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat, de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het milieu-effectrapport tweede fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigend stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan. Voor wat betreft de belangen van gebruikers van ATV stadion zijn wijzigingen aangebracht in het tracébesluit die leiden tot een andere inpassing van het project bij de volkstuinvereniging, zie hiervoor de nota van wijziging bij het tracébesluit.
ZWE-00624	1	Achterhaalde probleemoplossing Met de verbreding van de Ring Utrecht slaat het ministerie een volstrekt verkeerde weg in! Het verbreden van snelwegen als oplossing voor het fileprobleem is achterhaald – dat blijkt inmiddels uit meerdere rapporten (CPB en PBL). En dat is ook te zien als je om je heen kijkt! Met de aanleg van de A27 in 1980 zou het fileprobleem voor altijd opgelost zijn. Dat hebben we gezien... De verbreding van de A2 – een zee van asfalt: in de spits staat het al weer regelmatig stil...	Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed. Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving

<p>Hoe lang gaan we door met asfalteren? Tot Nederland verdwenen is onder het asfalt?? Meer asfalt trekt nu eenmaal meer auto's aan. Dus uiteindelijk zal het verkeer gewoon weer vast komen te staan. Dan heeft het ministerie €1,2 miljard weggegooid. Dat is niet te verantwoorden! Een deel van het toe te nemen autoverkeer zal de stad in willen. Dat kan niet: de toegangswegen en de wegen in de stad zullen de volgende bottlenecks blijken met alle overlast van dien. Oplossing: aanliggende woningen slopen? Dan heb je ook geen last meer van lastige en ziekwordende bewoners... Het is beter er voor te kiezen geld duurzaam te besteden. Er zijn duurzame oplossingen voor het probleem van de files. Een goed openbaar vervoer, thuiswerken bevorderen, gebruik van fiets stimuleren, en als er dan toch met de auto gereden moet worden, zorg dan dan deze vol zit in plaats van alleen die ene bestuurder! Géén extra asfalt met meer verkeer en dus meer luchtvervuiling en meer geluidsoverlast. Er wonen duizenden mensen langs en vlakbij de A27 en A12. Zij zijn de dupe. Luchtvervuiling en geluidsoverlast tast de gezondheid aan en kan de dood tot gevolg hebben. Houd Utrecht leefbaar!</p>	<p>gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoelage gecompenseerd. Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van de ecologische hoofdstructuur (EHS), als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat, de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het milieu-effectrapport tweede fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigend stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p>
	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p>
	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p>
	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p>
<p>2 Amelisweerd Al weer wordt Amelisweerd aangetast. Het gaat hier om een ecologisch waardevol bos, dat bovendien van groot belang is als recreatiegebied voor de inwoners van Utrecht. In 1980 werd de schade enigszins beperkt door de rechter, die verordonneerde dat het tracé westelijk verlegd moest worden om de aantasting van het bos te beperken. De Raad van State bepaalde dat de bak zo smal mogelijk moest blijven. En nu wil het ministerie 'wraak nemen' door de bak alsnog te verbreden en een groot stuk bos met ondermeer honderdjarige reuzen onder asfalt te laten verdwijnen?? Asfalt heeft toen niet gewerkt en gaat ook nu niet werken. Hak geen eeuwenoude bomen om voor een speeltje van politici! Bovendien is het volstrekt onnodig. Verbreding van de bak door Amelisweerd is alleen nodig omdat de automobilist 100 km/uur moet kunnen rijden! Waarom? Bij 80 km/uur hoeft de bak niet verbreed te worden, hoeft geen ekstra bos gekapt te worden, hoeven er geen extra miljoenen uitgegeven te worden. Welke waanzin regeert hier om ten koste van zóveel een beetje harder te willen rijden?! De recreant van Amelisweerd en de natuur van Amelisweerd is alweer de dupe – volstrekt onnodig en zinloos! Geen extra ruimtebeslag van snelwegen ten koste van het groen!</p>	<p>Het project Ring Utrecht heeft onderzocht of bij het hanteren van een snelheid van 80 km/uur een ontwerp mogelijk is waarbij de Bak Amelisweerd niet verbreed hoeft te worden. De conclusie is dat dit niet op een verkeersveilige manier mogelijk is. De commissie Schoof heeft in haar rapport "besluitvorming verbreding A27: de Bak in Amelisweerd"(maart 2013) dit bevestigd. Voor een uitgebreide toelichting, zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016)</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.(2.8.2 Amelisweerd)</p> <p>De uitspraak waaraan de zienswijze refereert, is de uitspraak van de Kroon van 24 december 1980. Daarin is uitgesproken dat goedkeuring werd onthouden aan het bestemmingsplan Maarschalkerweerd. In dit bestemmingsplan werd onder meer de aanleg van de A27 planologisch mogelijk gemaakt. Gelet op bezwaren van de Aktie Amelisweerd, was de Kroon van oordeel dat de bestemming weggebonden groen ter hoogte van het bos Amelisweerd niet voor goedkeuring in aanmerking kwam, voor zover deze bestemming niet benodigd was voor de bak-constructie. De A27 is dan ook ter hoogte van Amelisweerd in een bak-constructie aangelegd, waarmee aan deze uitspraak gevolg is gegeven. De uitspraak is nu niet meer relevant, want uit het thans voorliggende tracébesluit met bijlagen en uit de bijbehorende milieu-effectrapportage tweede fase, volgt dat extra rijstroken moeten worden toegevoegd en weefbewegingen moeten worden verminderd, mede vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. Om dit uit te kunnen voeren, kan niet langer met de huidige bakconstructie worden volstaan.</p>

4	<p>Luchtvervuiling en geluidsoverlast</p> <p>Door de verbreding van de snelwegen zal in eerste instantie de luchtvervuiling afnemen doordat het verkeer door kan rijden. Maar door de toename van het verkeer en het uiteindelijk toch weer vastlopen van het verkeer neemt de luchtvervuiling en de geluidsoverlast in een groot deel van Utrecht toe. Dit is onaanvaardbaar!</p> <p>Utrecht zal niet kunnen voldoen aan de normen die hier voor staan. Waarbij in acht genomen moet worden dat die normen te ruim zijn: het zijn economische normen en géén gezondheidsnormen. Als rekening gehouden wordt met de gezondheid van de omwonenden van snelwegen zullen de normen voor uitstoot van diverse stoffen omlaag moeten!</p> <p>Tijdens de werkzaamheden (die minimaal acht jaar zullen duren!) zal het verkeer deels andere wegen zoeken om op de bestemming te komen. Dit betekent toename van verkeer op het onderliggende wegennet. Met dáár toename van luchtvervuiling en geluidsoverlast tot gevolg. En dus toename van gezondheidsklachten van aanwonenden. En niet gedurende een weekendje werkzaamheden... Dit is onaanvaardbaar.</p> <p>Dit alles is niet in overeenstemming met het tegengaan of verminderen van de klimaatverandering, waartoe ook Nederland zich onlangs in Parijs heeft verplicht.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.</p> <p>Met de geluidbeperkende maatregelen die worden getroffen in het project Ring Utrecht kan bij vrijwel alle woningen worden voldaan aan de geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan. Daar is dus geen sprake van een verslechtering van de geluidssituatie en dus geen verhoogd gezondheidsrisico t.g.v. geluid.</p> <p>Langs de A12, tussen de knooppunten Oudenrijn en Lunetten, wordt bij vrijwel alle woningen met de maatregelen uit het project Ring Utrecht een geluidreductie van 4 dB of meer gehaald en dat is een aanzienlijke verbetering van de geluidssituatie.</p> <p>In het onderzoeksgebied zijn er slechts 60 woningen waar onvoldoende doelmatige maatregelen getroffen kunnen en waar de geluidbelasting met het project hoger is dan op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan, bij 378 geluidgevoelige objecten zal de geluidbelasting als gevolg van de doelmatige maatregelen wel lager zijn dan deze toegestane geluidbelasting maar nog wel hoger dan de streefwaarde voor sanering.</p> <p>Voor deze 438 woningen zal na het onherroepelijk worden van het tracébesluit onderzoek gedaan worden naar mogelijke effectieve maatregelen bij de woning (bijvoorbeeld gevelisolatie). In welke mate het resterende geluideffect tot een verhoogd gezondheidsrisico is sterk locatie-afhankelijk waarbij de aanwezigheid van andere bronnen, de hoogte van de totale geluidbelasting en de mate van toename bepalend zijn.</p> <p>De Commissie m.e.r. heeft in haar advies over de milieueffectrapportage aangegeven dat de verschillen qua blootstelling aan geluid gering zijn en dat er daarom geen aanleiding is om dit verder te onderzoeken.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p>
5	<p>Kosten en baten</p> <p>Uit de maatschappelijke kosten/batenanalyse blijkt dat de verbreding van de Ring Utrecht niet rendabel is. Ook zijn er economische groeiscenario's en verkeersmodellen gebruikt waar de nodige vraagtekens bij te zetten zijn. Een extra argument om de €1,2 miljard anders in te zetten dan voor de verbreding van de Ring Utrecht. De uitgave van dit geld is niet te verantwoorden, zeker in deze tijd van bezuinigingen op zaken die veel wezenlijker zijn voor het welzijn van mensen!</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Zie ook de reactie van de Commissie m.e.r..</p>
ZWE-00625	<p>1 Volgens het deelrapport lucht bevat het rekenmodel zoveel mogelijk emissies van praktijktesten. Een medewerker van RWS vertelde ons op de informatieavond van 17 mei dat er nog veel factoren van TNO-rollenbanktesten werden gebruikt in het luchtmodel, onder andere in de basismonitoringgegevens van de Emissieregistratie. Zijn dit volgens de Minister ook praktijktesten?</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.</p>
	<p>5 Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.</p>	<p>De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de</p>

			oever. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.
	7	Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.	<p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West.</p> <p>De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd.</p> <p>Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>
ZWE-00626	8	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan EHS-compensatie (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van EHS zal plaatsvinden. In het tracébesluit is aangegeven hoeveel oppervlakte EHS hier gecompenseerd zal worden.
	10	De Ring zou de bereikbaarheid moeten vergroten?Vergeet het maar ! De ring is een wurgende stinkstrop, en het is wel duidelijk wie hier het meest onder gebukt gaan. Dat zijn natuurlijk niet degenen die hem bedacht hebben. Niet de bestuurders en niet de beleidsbepalers. Die zullen er wel voor zorgen dat hun woning zich op veilige afstand van hun eigen maaksel bevindt, zij kennen per slot van rekening als geen ander alle kwalijke gevolgen ervan. Nee, zoals gewoonlijk zijn mensen met een laag inkomen de dupe. Zij zijn aangewezen op de goedkoopste woningen. En laten die zich nou toevallig net in de onmiddellijke nabijheid van de ring bevinden! Hoe zou DAT nu komen ? Niet doordat deze ring zo'n prachtig stuk architectuur is, waar we die arme mensen graag van laten genieten; nee, dat komt doordat deze ring de mensen stapelgek maakt van de onafgebroken oorverdovende herrie, en doodziek van alle kwalijke en gevaarlijke gassen en fijnstof, die zij, terwille van die geweldige "bereikbaarheid", gedwongen zijn in te ademen. Dit zal de mensen niet verbinden, maar juist van elkaar vervreemden.	Er is geen sprake van het neerleggen van de effecten van een betere bereikbaarheid bij mensen met een laag inkomen. Zoals in het milieueffectrapport is aangetoond, wordt de bereikbaarheid van de stad Utrecht ten gevolge van het project beter. Voor geluid zal de situatie na realisatie van het project fors verbeteren door onder andere de extra saneringsopgave van 5 dB voor de A12 en daarnaast de inzet van € 15 miljoen voor aanvullende geluidmaatregelen op andere delen van het tracé, zoals wijken als Kanaleneiland en Hoograven. En het effect van het project op de luchtkwaliteit is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030 na realisatie sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit door maatregelen.
	12	De geluidschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te geven. De geluidsschermen moeten overal minstens 4 m hoogte hebben om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door de herrie flink te verlagen. Verder moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 1.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgestelde maatregelen.

ZWE-00628	1	<p>Ik ben inwoner van Groenekan en: Ik ga er vanuit dat alle onderdelen van deze zienswijze zorgvuldig worden behandeld en afgewogen, mede omdat Ik als inwoner van Groenekan sterk word geconfronteerd met het verbreden van de snelweg A27/Ring Utrecht met alle daarbij horende invloeden. Een snelweg die dwars door Groenekan loopt. Ik te maken heb met een door de Overheid veroorzaakt langdurige proces (in tweeën knippen van projecten en elkaar opvolgende wetgeving) Ik hierdoor jaren in onzekerheid leef over welke maatregelen er daadwerkelijk genomen worden en wanneer. En ook geconfronteerd word met een dubbel aantal jaren van uitvoering. Ik en met mij meer inwoners: in de aanloop van beide projecten (al 7 jaar) de directe gevolgen ondervinden: moeilijk, zo niet onverkoopbare huizen en stress.</p>	<p>Deze zienswijze is opgebouwd uit verschillende punten, die in het hiernavolgende bij punt 2 tm 13 beantwoord worden.</p> <p>Voor wat betreft het in tweeën knippen van projecten: In de gids van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit is beschreven wanneer en waarom de keuze is gemaakt voor twee verschillende procedures. Dit is ondermeer in de verschillende startnotities uitgelegd. Beide startnotities zijn in 2008 verschenen. In Groenekan is sprake van overlap van de beide projecten Ring Utrecht A27/A12 en A27/A1 waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer zal zijn dan als er slechts een project was onderzocht. Voor het project A27/A1 is het tracébesluit genomen en onherroepelijk geworden. Daarmee is duidelijkheid gekomen over de te nemen maatregelen.</p> <p>Op dit moment wordt voorzien dat er aan dit gedeelte van de A27 tweemaal gebouwd zal gaan worden, dit brengt zoals inspreker aangeeft tweemaal bouw hinder met zich mee. Met de aannemers van de projecten zal na het tracébesluit in overleg getreden worden om te zien of er een efficiëntieslag gemaakt kan worden zodat de dubbele bouw hinder zoveel mogelijk wordt beperkt.</p> <p>Zie voor beantwoording van het punt over de onverkoopbare huizen het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 bouwschade en nadeelcompensatie</p>
	4	<p>3. geluidwerende voorzieningen Ik ben van mening dat optimale geluidwerende voorzieningen essentieel zijn voor onze leefomgeving. Het is dan ook logisch dat er op een groot aantal lekken langs het tracé geluidwerende voorzieningen worden getroffen in de vorm van geluidschermen. Waarbij ik opmerk: Wanneer er een knip wordt gelegd tussen deeltrajecten dient dit niet ten koste te gaan van de inwoners van het dorp Groenekan. Met name wanneer er eveneens sprake is van tussentijds wijzigende juridische kaders.. Zoals het er nu uitziet lijkt het erop dat binnen de nieuwe wetgeving dezelfde uitkomst voor de leefomgeving wordt bereikt, echter, effectiviteit en ervaringen en wensen van bewoners dienen voorop te staan: In het u bekende geluidsrapport zijn voor twee locaties aanbevelingen gedaan om te komen tot effectievere geluidswerende maatregelen. Hiermee dient cumulatie van diverse geluidsbronnen te worden beperkt. Deze locaties betreffen de kern Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan. 3.a.Nieuwe Wetering : het op een andere wijze inzetten van geluidsmaatregelen is hier mogelijk effectiever. Overleg hierover dient gevoerd te worden met bewoners en de gemeente de Bilt</p>	<p>Er is nader onderzoek verricht naar de mogelijkheden om de maatregelen uit het ontwerp-tracébesluit anders in te zetten bij Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg, om op die manier de cumulatieve geluidbelasting te verlagen. Naar aanleiding van dit onderzoek zijn geen wijzigingen tussen ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit in de plaatsing van de schermen opgenomen. Voor de locatie bij de Koningin Wilhelminaweg is gekeken of het effectiever was om een scherm langs de spoorlijn neer te zetten; op deze locatie is ProRail echter bezig met een onderzoek naar afscherming van diezelfde spoorlijn in het kader van de sanering. Dit saneringsonderzoek is niet gereed voor het tracébesluit van de Ring gepubliceerd wordt. Voor de locatie Nieuwe Wetering is gebleken dat een verplaatsing van (een deel van) het wettelijke scherm niet leidt tot een verbetering van de geluidssituatie voor alle woningen daar. Een aanvullend scherm langs de N234 wordt beschouwd in het kader van het bovenwettelijk maatregelpakket. De bovenwettelijke maatregelen maken geen deel uit van het tracébesluit. Er wordt voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen.</p> <p>Voor de kern Groenekan, langs het wegvak Utrecht-Noord - Bilthoven, volgt het project Ring Utrecht op het al afgeronde tracébesluit A27/A1. In het tracébesluit voor de Ring Utrecht is daarom de situatie conform dat tracébesluit als uitgangspunt gekozen voor het onderzoek voor het project Ring Utrecht. Uit een onderzoek dat begin 2015 is uitgevoerd, is gebleken dat deze werkwijze geen nadelige invloed heeft op de omvang van de maatregelen. Dit onderzoek is door de gemeente De Bilt en de Omgevingsdienst Regio Utrecht beoordeeld en de conclusies zijn door hun onderschreven.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>In Groenekan is sprake van overlap van twee projecten: Ring Utrecht en A27/A1, waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer is dan als er slechts een project zou zijn geweest. Dit geldt voor het gedeelte tussen aansluiting Utrecht-Noord en aansluiting Bilthoven. Voor het project A27/A1 is het tracébesluit genomen en onherroepelijk geworden. Daarmee zijn de te nemen maatregelen voor dit project inzichtelijk. Het tracébesluit van het project Ring Utrecht voorziet in het ombouwen van de spitsstrook in noordelijke richting naar een volwaardige vierde rijstrook. Bovendien worden er geluidsmaatregelen getroffen onder andere in de vorm van ophoging van het scherm van de A27/A1 aan de westzijde van de snelweg.</p>

		Op dit moment wordt voorzien dat er aan dit gedeelte van de A27 tweemaal gebouwd zal gaan worden. Dit brengt zoals u aangeeft tweemaal bouwhinder met zich mee. Met de aannemer van het project A27/A1 wordt momenteel overlegd om te zien of er een efficiëntieslag gemaakt kan worden, zodat de dubbele bouwhinder zoveel mogelijk beperkt wordt.
5	<p>4. Reflectieonderzoek en samenwerking met Pro Rail Zoals bij u bekend, is ten tijde van het TB A27/A1 door de bewoner van Koningin Wilhelminaweg 329 bezwaar gemaakt tegen de reflectie van de achterzijde van het geluidsscherm door het spoor. Met name de hoogste twee meter dragen in grote mate bij aan deze reflectie, welke nu nog verder zou worden versterkt door het plaatsen van een aanvullende meter.</p> <p>4.a. Koningin Wilhelminaweg: Ik wens een Reflectieonderzoek, zoals door de Raad van State voorgeschreven bij het TB A27/A1,</p> <p>Reflectieonderzoek ontbreekt op dit moment. Hierdoor kunnen maatregelen op dit moment nog niet worden gewogen op hun effectiviteit. Tegelijkertijd zorgt het spoorweglawaai, met name 's nachts voor overlast. Dit stuk spoor staat opgenomen in het Meerjaren Programma Geluidssanering voor mogelijke maatregelen langs het spoor. De omgevingskwaliteit en leefbaarheid zullen toenemen door het integreren van de diverse geluidsopgaven.</p> <p>4.b. Ik verzoek u om in breed verband met de gemeente de Bilt, de Provincie en uw Staatssecretaris, als verantwoordelijke voor ProRail en Milieu t.a.v. de Koningin Wilhelminaweg (met speciale aandacht voor de verzorgingsplaats) samen te werken op het integreren van diverse geluidsopgaven</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg.</p> <p>Bij het ontwerp-tracébesluit is bij het Deelrapport geluid - Specifiek in bijlage 12 een notitie opgenomen van TNO waarin geconcludeerd is dat de effecten van de reflecties van spoorweggeluid beperkt zijn en geen aanleiding geven voor aanvullende maatregelen.</p>
7	<p>6. Luchtkwaliteit Een slechte luchtkwaliteit is slecht voor de gezondheid en in het bijzonder voor kinderen die binnen 100 meter van de snelweg wonen en onderwijs krijgen. Op dit moment liggen 2 scholen in deze straal in Groenekan. Uit internationaal onderzoek blijkt dat kinderen die binnen 100 meter van een snelweg wonen of naar school gaan tot 10% minder longcapaciteit ontwikkelen en meer luchtwegklachten hebben. Binnen de woonkern Groenekan liggen onze woningen en scholen binnen die 100 meter en ik wens daarom dat er extra maatregelen worden getroffen. De gezondheidsraad heeft immers ook geadviseerd dat geen gevoelige bestemmingen binnen 300 meter van drukke wegen moeten worden gerealiseerd.</p> <p>6.a. Ik maak bezwaar tegen slechte luchtkwaliteit door de verbreding van de A27. Als inwoner wil ik weten aan welke concentraties ik word blootgesteld. Er dient meer onderzoek gedaan te worden naar regionale concentraties met effectieve rekenmodellen voor luchtkwaliteit. Ik mis de cumulatieve effecten ten opzichte van het TB A27/A1. Ik verzoek u deze effecten inzichtelijk te maken.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>In heel Groenekan, dus ook op de locatie van de scholen is het effect van het project zeer beperkt; de jaargemiddelde concentraties NO2 en fijn stof blijven vrijwel gelijk. specifieke maatregelen vanuit het project zijn daarom niet noodzakelijk.</p> <p>De voor het project Ring Utrecht uitgevoerde berekeningen zijn inclusief het effect van de A27/A1 omdat deze deel uitmaken van de vastgestelde autonome ontwikkeling. De effecten van het project A27/A1 maken deel uit van deze autonome ontwikkeling.</p>
8	<p>7. Snelheid Op diverse snelwegen in het land is in de afgelopen jaren de snelheid verhoogd tot 130 km/h. Deze ontwikkeling vind ik ten aanzien van de A27 absoluut onwenselijk en niet passend binnen de omgeving. Ik ga er dan ook vanuit dat u, in tegenstelling tot de A1, niet het snelheidsregime aanpast na het onherroepelijk worden van het TB.</p> <p>7.a. Ik wens dat er max. 100 km wordt gereden op de A27/Ring door en langs Groenekan.</p>	<p>De snelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in het tracébesluit. Dit betreft een maximumsnelheid van 100 km/uur op de A27, behalve 120 km/uur op het gedeelte boven Utrecht noord. Op de A12 geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur op de hoofdbaan en 80 km/uur op de parallelbaan. Op het moment van publicatie van het tracébesluit zijn er geen plannen daarna de snelheid te veranderen. Echter, het kan niet dat in het tracébesluit bepalingen opgenomen worden die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op veranderde inzichten in te gaan. Wel zal, mocht een verandering later in overweging genomen worden, de daartoe bestemde wettelijke procedure doorlopen worden met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p>
9	<p>8. De 15 miljoen bovenwettelijke maatregelen: 8.a. Ik wens die in te zetten voor geluidwerende voorzieningen. Daarnaast verzoek ik u om de geluidproductieplafonds te verlagen overeenkomstig de daartoe te treffen bovenwettelijke maatregelen.</p>	<p>Het uitgangspunt voor het bovenwettelijk pakket is het samenstellen van een effectief geluidpakket. Hiervoor is gekozen op basis van een bewonersconsultatie die heeft plaatsgevonden in 2013, waar de voorkeur is uitgesproken om het budget voor bovenwettelijke maatregelen hoofdzakelijk aan geluidmaatregelen te besteden. Als het tracébesluit onherroepelijk is, zal het positieve effect van het bovenwettelijk maatregelenpakket planologisch worden verankerd door de geluidproductieplafonds te verlagen middels een ambtshalve wijziging. Op www.provincie-utrecht.nl/bwringutrecht vindt u informatie over het definitieve bovenwettelijke maatregelenpakket.</p>

10	<p>9. Boscompensatie en bouwplaatsen</p> <p>Eind januari heeft onze gemeenteraad de Gebiedsvisie De Bilt Zuid vastgesteld, waarvan u eveneens melding maakt in de notitie "Proces van probleemverkenning naar Ontwerp-Tracébesluit". In de Gebiedsvisie is de nadruk gelegd op het open en kleinschalige landschap tussen De Bilt en de Uithof. Het gebied rond de Bunnikseweg en Universiteitsweg wordt gekenmerkt door halfopen tot open landschap, dat overwegend in gebruik is als grasland, aangevuld met verspreid gelegen agrarische bebouwing.</p> <p>De voorgestelde schaal aan boscompensatie aan de westzijde van de aansluiting Uithof/De Bilt (locatie 47 / maatregel 2NL5) vinden wij niet passend binnen deze karaktervolle omgeving. Eveneens stuit het voorstel op veel weerstand vanuit de omgeving. Ik ben dan ook van mening dat invulling van de compensatieopgave ingevuld dient te worden door vooral in te zetten op afscherming van de snelweg. Eveneens vraag ik aandacht voor de hinder van het bouwterrein op deze locatie. Niet alleen kan dit grote hinder opleveren voor de omwonenden, maar eveneens zorgen voor een aanzienlijke verstoring van de ecologie in het gebied. Ik ben dan ook van mening dat de omvang van het werkterrein beperkt dient te blijven binnen het gebied tussen de snelweg en de nieuwe aansluiting richting Breda. Eveneens dient de ecologische impact vooraf geminimaliseerd te zijn door de aanleg van de benodigde compensatie ten behoeve van de verbinding.</p> <p>Over de plaats van de van Boscompensatie en de afvoer van het water rond Groenekan is met bewoners geen overleg gevoerd. Dit wordt wel gewenst.</p> <p>9.a. Ik wens dat u overleg voert met bewoners en de gemeente de Bilt over de Boscompensatie, het afvoeren van water en de bouwplaatsen</p> <p>Van ervaring leren</p> <p>Daarnaast hoop ik, met de gemeente de Bilt dat u de ervaringen wilt delen van reeds uitgevoerde projecten. Het knooppunt De Hogt (Ring Eindhoven, A2-A67) biedt waardevolle aanknopingspunten over de wijze waarop infrastructuur en landschap met elkaar verenigd kunnen worden. Door diverse gebiedspartijen uit de omgeving van De Bilt is op basis van deze ervaring het initiatief "Liniepark Rijnsweerd" opgezet. Ik benadruk deze lessen te benutten en het initiatief verder te betrekken bij de uitwerking van het Landschapsplan en het Esthetisch Programma van Eisen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.2 Liniepark)</p> <p>Tijdens en voorafgaand aan de realisatiefase worden betrokken bewoners door Rijkswaterstaat en (uiteindelijk ook) de aannemer geïnformeerd over de werkzaamheden, de bouwfasering en de gevolgen voor hun woonomgeving. Via de projectwebsite, nieuwsbrieven, en berichten in (lokale) media zal met regelmaat informatie over de voortgang van de bouw worden aangeboden. Ook worden mogelijk informatiebijeenkomsten op locatie georganiseerd, waarbij zorgen of specifieke wensen door bewoners en nadere belanghebbenden kunnen worden geuit. Waar mogelijk zal daarop worden ingespeeld. Betrokkenen kunnen daarnaast met vragen gebruik maken van de 0800-8002 informatielijn.</p> <p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken.</p> <p>Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen.</p> <p>Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijzigingen. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>De boscompensatie wordt in eerste instantie zoveel mogelijk gezocht binnen het plangebied zelf. In het landschapsplan is gekeken waar dat mogelijk is. Er kunnen ook overwegingen zijn om boscompensatie op een bepaalde plek juist niet te willen zoals overwegingen vanuit cultuurhistorie of de beleving van een open landschap.</p> <p>Mede naar aanleiding van uw zienswijze is de inpassing van de EHS-compensatie in dit deelgebied aangepast in afstemming met belanghebbenden. De nu voorziene inrichting is beschreven in de Nota van Wijziging en het tracébesluit.</p> <p>De omvang van het beoogde werkterrein is sterk beperkt. Zie ook de nadere toelichting hieronder. De uitwerking van het Liniepark is geen onderdeel van het Esthetisch Programma van Eisen. Zie ook de nadere toelichting hieronder.</p>
ZWE-00629	<p>6</p> <p>En het kan u niet ontgaan zijn: Sjoemeldiesels vervuilen veel meer dan tot nu toe gedacht. Moderne dieselauto's en vrachtauto's stoten meer stikstofoxiden uit dan de normen toestaan. Het wegverkeer is dus nog veel schadelijker voor de natuur en de mens door stikstofdepositie dan we al wisten. Reden temeer om het verkeersvolume extra terug te dringen in plaats van nog meer te faciliteren. Geen verbreding van de Ring dus. Eerst moet u de naam Natura 2000 waar maken.</p>	<p>De recent in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.</p>
	<p>7</p> <p>Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.</p>	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.</p>

ZWE-00630	<p>2</p> <p>Het project verbreding van verbreding van de Ring past niet in het nieuwe klimaatbeleid. Het klimaatverdrag van Parijs is een late maar harde wake up call, die begint door te werken. De jaarlijkse CO2-emissie moet onvoorstelbaar snel (letterlijk!) worden ingedamd. Wij maken ernstig bezwaar dat u net doet alsof dit voor het verkeer niet geldt. Ook voor verkeer is dit het einde van business as usual.</p> <p>Het verkeersvolume zal beperkt moeten worden en een verregaande verschuiving van wegvervoer naar de energiezuinigste vervoerswijzen is onvermijdelijk (op land trein, lightrail, tram, (E-)fiets). Het wegennet is daarom te ruim bemeten terwijl de rail- en fietsinfra (doorfietsrouten netwerk in alle stedelijke regio's) juist veel meer capaciteit, snelheid en comfort moeten krijgen.</p> <p>Verschuif dus de gelden voor weginfra naar infra voor de veel zuiniger alternatieven rail en (E-)fiets. Schrap de Ring en gebruik dat miljard euro voor de realisatie van de broodnodige fiets- en landelijke en regionale (light)rail-infrastructuur.</p> <p>Klimaatprobleem en de Ring</p> <p>Voor de Utrechtse regio is door de Kracht van Utrecht, in samenwerking met enkele bedrijven en de Fietsersbond, de zg. dubbele schaa sprong ontwikkeld waaruit blijkt hoeveel infrastructuur er nog nodig is voor een aantrekkelijk (door)fietsroute- en lightrailnetwerk in de regio met voldoende capaciteit. De Uithoflijn is slechts het begin. Die is zelfs voor het Utrecht Science Park nog niet de helft van wat nodig is. Echte alternatieven in de vorm van een sterk light-rail- en fietsnetwerk in de regio Utrecht (later uitgekristalliseerd in de dubbele schaa sprong) zijn door een procedurele truc genegeerd in het besluitvormingsproces voor de verbreding van de Ring.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.</p>
	<p>5</p> <p>Voer in de nabijheid van steden een maximum in van 80 km per uur. Zelfs als het verkeer zou groeien is verbreding van de Ring niet nodig en overigens door terugslageffecten en rebounds ook niet effectief. Met 80 op de Ring is de bak bij Amelisweerd breed zat, is in één klap de capaciteit van de Ring tot in lengte van jaren ruim voldoende, wordt de CO2- en NOx-emissie verlaagd en wordt de veiligheid op de weg verhoogd; en het scheelt een slok op een borrel voor de geluidbelasting en de slechte luchtkwaliteit in grote woongebieden. De veiligheid in de zg. varkensbocht in het verkeersplein Rijnsweerd is met 80 km ook ineens geen probleem meer.</p>	<p>Het project Ring Utrecht heeft onderzocht of bij het hanteren van een snelheid van 80 km/uur een ontwerp mogelijk is waarbij de Bak Amelisweerd niet verbreed hoeft te worden. De conclusie is dat dit niet op een verkeersveilige manier mogelijk is. De commissie Schoof heeft in haar rapport "besluitvorming verbreding A27: de Bak in Amelisweerd"(maart 2013) dit bevestigd. Voor een uitgebreide toelichting, zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016)</p> <p>U stelt een verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen voor door de verhoging naar 130 km/u terug te draaien en een limiet van 80 of 90 km/u op ringwegen in te stellen. Dit voorstel is niet in lijn met het kabinetsbeleid. Daarin is bepalend of de EU-grenswaarden worden gehaald. Daarnaast is het effect op de concentraties vervuilende stoffen van een snelheidsverlaging direct langs de weg beperkt. Naarmate de afstand tot de snelweg toeneemt, is dit effect bijna te verwaarlozen. Een verlaging van de snelheid zal dan ook maar een zeer beperkt effect hebben op het verbeteren van de gezondheid van bewoners in de grote steden. Een groter effect op de gezondheid van inwoners van de grote steden heeft het aanpakken van de gemeentelijke knelpunten, die vooral verder binnenstedelijk liggen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80km/uur zijn niet nodig.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur).</p> <p>Het project Ring Utrecht A27A12 voldoet nu en na de realisatie aan de Europese luchtnormen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80km/uur zijn niet nodig.</p>
	<p>7</p> <p>NOx-emissie verkeer en Stikstofdepositie</p> <p>De natuur op land, in het water en in de kustzee wordt nog steeds zwaar geteisterd door de stikstofemissies van het wegverkeer en de landbouw. Zo wordt de gevoelige natuur in de Veluwe, de duinen, veenmosrietlanden, beekdalen en hoogvenen vaak twee tot soms vier maal zo zwaar belast dan ze aan kan. Brandnetel, braam en gras overwoekeren daardoor alles wat kwetsbaar is en minder hard groeit, met als gevolg dat de natuur steeds meer verarmt. De stikstofoxiden van</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).</p> <p>De recent in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de</p>

<p>het verkeer zijn een belangrijke factor, ook die vanaf de Ring om Utrecht. In de steden is de lucht nog steeds te vuil, niet alleen door stikstofoxiden maar ook door fijnstof, roet en ultrafijnstof. De sojemeldiesels vervuilen veel meer dan tot nu toe gedacht. Moderne dieselauto's stoten nl. veel meer stikstofoxiden uit dan de EU-normen toestaan. Het wegverkeer is dus nog schadelijker voor de natuur dan we al wisten (hogere stikstofdepositie). De PAS systematiek voldoet niet aan het doel 'het stoppen van de achteruitgang van de natuur door te veel stikstofdepositie'. Om de achteruitgang van de natuur te stoppen volstaat immers niet dat de stikstofdepositie niet toeneemt of een beetje daalt. De depositie moet voldoende snel dalen. Het depositieniveau moet voor alle soorten natuur (Habitats) binnen afzienbare termijn op een veilig niveau (de kritische depositiewaarde KDW) komen. De PAS is als instrument ineffectief omdat de stip op de horizon (de KDW) doelbewust is weggelaten uit de systematiek. Daardoor wordt niet gekoerst op een snelle verbetering van de situatie maar op geen verslechtering. De eiken en rupsen op die eiken op de arme zandgronden van de Veluwe beginnen nu, na een halve eeuw hoge stikstofdepositie, zelfs te sterven. Alleen als de veel te hoge stikstofdepositie voldoende snel daalt waardoor de stikstofdepositie binnen afzienbare termijn onder de Kritische Depositiewaarde (KDW) komt, kan de biodiversiteit van de natuur worden gewaarborgd. Tot dat moment zal de natuur steeds verder in kwaliteit achteruit gaan.</p>	<p>concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het NSL. Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.</p>
<p>9 Geen afwenteling uitvoeringsrisico bouw (gevaar Beschadiging folie) Er is eenkeiharde projecteis nodig: geen afwenteling constructierisico's op de omgeving Mocht het vlies tijdens de werkzaamheden beschadigd worden dan moet nu al vast staan dat het verkeer op de A27 dan enige jaren afgesloten zal worden. De weg staat dan immers onder water en reparatie en herziene constructie zullen jaren duren. Dit zal een langdurig verkeersinfarct betekenen maar oplossing ten koste van Amelisweerd of welk bos of weiland dan ook met een bypass voor het verkeer op de A27 moet bij voorbaat uitgesloten zijn. Er moet een harde clausule worden opgenomen dat er geen nadelige gevolgen buiten de projectgrenzen mogen optreden, ook niet voor het oplossen van de ravage die ontstaat in geval van een calamiteit met de folie. Dus een bypass van bak en vlies moet bij voorbaat 100% uitgesloten worden, evenals bijvoorbeeld verbreding van de bouwzone of verlaging van de grondwaterspiegel waar dan ook in de natuur. Verhoging van de grondwaterspiegel moet ook uitgesloten zijn. Dus geen waterkerende damwanden oid. in de bodem brengen, en al helemaal niet tot op de 60 m diepe kleilaag.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>De zorg ten aanzien van de beschadiging wordt richting marktpartijen helder en eenduidig aangegeven en de marktpartijen worden in de aanbesteding uitgedaagd de risico's ten aanzien van de beschadiging zo goed mogelijk te beheersen. Een van de gunningscriteria zal over deze beheersmaatregelen gaan. Welke bouwmethode uiteindelijk toegepast gaat worden is nog niet bekend, dit zal in samenwerking met de marktpartijen gebeuren. Een verbreding van de bouwzone is niet aan de orde. De eisen aan de toekomstige opdrachtnemer zijn gericht op voorkomen van enig schadelijk effect op de omgeving. De voorgestelde methode zal beoordeeld worden op risico's en te treffen beheersmaatregelen. Bovendien blijft Rijkswaterstaat zelf betrokken bij zowel het ontwerp als de uitvoering en zal continue in gesprek zijn met de opdrachtnemer om dit risico's te beheersen. Tenslotte zal in het kader van de vergunningverlening ook het Bevoegd Gezag (gemeenten,) meekijken op de beheersing van de risico's van de, door de opdrachtnemer, voorgestelde bouwmethode.</p>
<p>11 De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting daar. Een redelijke milieukwaliteit moet in deze veelgebruikte recreatieve zones gewaarborgd zijn, hoewel daar onvoldoende schermen staan die dit wettelijk afdwingen. Het nemen van dit soort geluidmaatregelen mag niet afhankelijk zijn van al of niet voldoende geld in een potje omdat ze bovenwettelijk zijn; dit hoort gewoon deel uit te maken van het project. Anders riekt dit maar minachting voor het belang van een goede leefomgeving in wandel-, fiets-, vaar- en recreatief gebied in een stedelijke omgeving waar de goede leefruimte toch al zo schaars is. De deels maar ca 1 meter hoge landschapswal langs de A27 ter hoogte van Amelisweerd is nu een geluidlek (je kan op het jaagpad de personenauto's zien rijden). 'Herstel' zoals het is gecompleerd is onvoldoende. als de landschapswal plus de aansluitende schermen overal minimaal 4 m hoog zijn boven wegdek, zal wellicht de geluidbelasting in Amelisweerd bij wind uit NW-richtingen ondanks de verkeerstoename niet toenemen en ter hoogte van het ergste lek iets afnemen (bij de overgang van de wal naar het scherm langs de bak). De geluidschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd (en Lunette en Utrecht-noord?) zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook wat verder in de wijk Rijnsweerd een behoorlijke geluidafscherming te geven. De</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de aanvullende inpassingsmaatregelen die in het tracébesluit worden getroffen, die tevens een positief effect op de geluidssituatie in Amelisweerd hebben.</p> <p>Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat met het maatregelenpakket zoals dat is opgenomen in het traceébesluit in Rijnsweerd en de wijken daarachter kan worden voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer. In het hoofdstuk Geluid van de Nota van Antwoord wordt nader ingegaan op de vragen en opmerkingen die in de zienswijzen zijn gesteld ten aanzien van de geluidssituatie in Rijnsweerd.</p> <p>Met de maatregelen zoals in het Ontwerp tracébesluit zijn opgenomen wordt bij vrijwel alle woningen in Utrecht-Oost met het project Ring Utrecht niet hoger dan is toegestaan op basis van de huidige geluidproductieplafonds. Daarmee wordt vrijwel overal voldaan aan de wettelijke normen. Voor Amelisweerd zijn naar aanleiding van de zienswijzen wijzigingen doorgevoerd, waardoor de geluidbelasting in het gebied lager wordt en beter dan op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. Bij het bepalen van de 'wettelijke' geluidmaatregelen, dat zijn de maatregelen die in het tracébesluit zijn opgenomen, worden de maatregelen bepaald op basis van wet- en regelgeving en niet op basis van een van te voren bepaald budget.</p>

		schermen moeten overal minimaal 4 m hoog zijn om ook op enige honderden meters afstand van de weg een substantieel geluidverlagend effect te hebben. En essentieel: De geluidweerskaatsing tegen betonnen vlakken moet worden voorkomen (bij viaducten en schermen bij verkeerspleinen met name). Dit kan door alle betonnen vlakken te voorzien van 100% geluidabsorberende tegels (vgl. A4 Delft-Schiedam).	Het bovenwettelijke pakket bestaat uit extra geluidmaatregelen, dat wel gebaseerd is op een van te voren vastgesteld bedrag. Het is mogelijk om de geluidbelasting op een groot aantal locaties terug te brengen naar 55 of 60 dB binnen het budget van 15 miljoen.
ZWE-00631	9	Het is het onduidelijk welke emissiefactoren zijn gebruikt. Zijn de prognoses gebaseerd op de schone papieren typekeuringsnormen of de veel hogere emissies van de echte tests op de weg? Hoe verloopt de vervanging van oude door nieuwe voertuigen? De penetratiegraad van schonere voertuigen in het toekomstige wagenpark kan tegenvallen doordat auto's een steeds langere levensduur bezitten (https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2016/20/personenauto-s-steds-ouder). Graag aangeven hoe u dit verdisconteert.	In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&M bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Tabellen_grafieken/Milieu_Leefomgeving/Emissiefactoren . De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaarverkeer. Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.
ZWE-00632	2	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.
	4	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren er tegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af	Er is geen sprake van uitstel van de geluidssanering; de geluidssanering voor de A12 is onderdeel van het project ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal. In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.
	8	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpssnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgevalen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer

			<p>verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximumsnelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>
	12	<p>Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stressfactor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
ZWE-00633	7	<p>De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af</p>	<p>Er is geen sprake van uitstel van de geluidssanering; de geluidssanering voor de A12 is onderdeel van het project ring Utrecht en staat als zodanig in de planning.</p> <p>De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt en kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden.</p> <p>De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.</p>
ZWE-00635	2	<p>2. De geluidswal aan de dorpskant loopt tot het tankstation Voordaan, echter het geluid komt van veel verder (richting Maartensdijk) als gevolg van de wind, uit het westen en noord westen. Ook hier dient de geluidswal verder doorgetrokken te worden en wellicht verbonden met het geplande ecoduct.</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de procedures van de Wet milieubeheer ten aanzien van geluidhinder en de afweging van doelmatige geluidmaatregelen.</p> <p>Met de maatregelen zoals in het Ontwerp tracébesluit zijn opgenomen wordt bij vrijwel alle woningen in Groenekan met het project Ring Utrecht niet hoger dan is toegestaan op basis van de huidige geluidproductieplafonds. Daarmee wordt voldaan aan de wettelijke normen zodat aanvullende maatregelen, zoals de door u voorgestelde verlenging, per definitie niet doelmatig zijn. Voor de kern Groenekan was ten tijde van het opstellen van de Nota van Antwoord bij het tracébesluit Ring Utrecht in het voorlopige pakket een bovenwettelijke maatregel voorzien. Deze aanvullende maatregelen worden getroffen om de geluidbelasting verder te verlagen, maar maken geen deel uit van het tracébesluit. Er wordt voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen. In het voorlopige pakket is voor Groenekan-West een bovenwettelijke maatregel voorzien: de wettelijke schermen worden met twee meter verhoogd en het scherm langs de verbindingsweg van de aansluiting Utrecht-Noord wordt verlengd. Op de website van de provincie kunt u zien of deze bovenwettelijke maatregel onveranderd is overgenomen in het definitieve pakket, zie http://www.provincie-utrecht.nl/bwmringutrecht.</p>

			Met deze maatregelen kan de geluidbelasting in Groenekan-West worden teruggebracht tot maximaal 55 dB.
	3	3. Voor de leefomgeving van Groenekan, zie ik niet hoe de plannen een fijnstof reductie realiseren, welke nu al over de normen zijn. Dit is jaren geleden al vastgesteld bij de Nijepoort (school in groenekan).	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Om te bereiken dat de lucht schoner wordt en voldoet aan de Europese luchtnormen zijn verschillende maatregelen nodig. De EU zet in op de voortdurende aanscherping van de emissie-eisen voor nieuwe personenauto's, bestelauto's en vrachtwagens (euronormen) die bijdragen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit langs wegen. Deze eisen zorgen ervoor dat nieuwe personenauto's en vrachtauto's schoner zijn dan oudere voertuigen. De EU zet ook in op minder uitstoot van industrie, scheepvaart en landbouw. Daarnaast worden landelijke, regionale en lokale maatregelen genomen. Het rijk zet in op belastingvoordelen voor schonere auto's en stimulering van schonere vrachtauto's en bussen. Provincies zorgen voor schonere bussen. Gemeenten voeren milieuzones in voor vrachtverkeer, ontmoedigen vervuילend vervoer en zorgen voor groene golf verkeerslichten. RWS stimuleert telewerken, carpoolen en plaatst schermen. Het NSL maatregelenpakket wordt jaarlijks bijgesteld.</p> <p>In hoofdstuk 8 van de milieu-effectrapportage worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Alle gevoelige bestemmingen binnen het studiegebied hebben een toe- of afname van de concentratie stikstofdioxide van minder dan 1,2 µg/m3 en een toe- of afname van de concentratie fijn stof van minder dan 0,4 µg/m3. Het effect van het project ter hoogte van de locatie Nijepoort in Groenekan is daarmee gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een afname, vanwege de afname van de achtergrondconcentraties door de NSL maatregelen. Het project is opgenomen in het landelijk luchtprogramma NSL. Binnen het NSL worden maatregelen getroffen om aan de normen van fijn stof te voldoen.</p>
ZWE-00636	5	Voor zover mij bekend is er geen cumulatieve effectberekening gemaakt van de veranderende kwaliteit van lucht tengevolge van de diverse opééenvolgende tracébesluiten. Dat zou alsnog moeten, om goed te weten aan welke luchtkwaliteitsproblemen wij eventueel blootgesteld worden en vervolgens om te kunnen besluiten of en zo ja welke maatregelen noodzakelijk zijn. Voor zover er sprake is van directe werking van mondiale of Europese verdragen die een individuele of plaatsgebonden meting van kwaliteit van lucht vereisen - anders dan naar ik begreep de Nederlandse wet - dan doe ik bij deze een beroep op deze directe werking.	In de paragraaf 2.5 Geluid van de Nota van Antwoord wordt nader ingegaan op de cumulatie met het geluid van andere bronnen.
	6	Geraakt in belang: Wij wonen vlakbij de snelweg. De wind staat met regelmaat vanuit het westen/zuidwesten en dat leidt op sommige dagen tot forse geluidsoverlast. Stil is het nooit. Met name in de winter is zelfs binnen in huis het geluid goed te horen. Daarnaast hebben wij direct te maken met de slechte luchtkwaliteit die het gevolg is van de grote verkeersstromen vlak langs ons huis. En zullen we ongetwijfeld iets meekrijgen van de verbouwing.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.
ZWE-00637	2	Normoverschrijdingen zijn volgens de MER niet te verwachten. Wel nemen de totale emissies volgens de effectanalyse (paragraaf 8.3) in totaal met tegen 4% toe (OTB tov autonoom). Uit tabel 8.4 blijkt echter dat voor elk deelgebied de percentages veel hoger liggen. Hoe kan dan de stijging in het totale plangebied op minder dan 4% uitkomen? Hoeveel bedragen de toenames van het OTB ten opzichte van de huidige situatie? Waarschijnlijk worden de modellen net zo lang bewerkt totdat de juiste uitkomsten eruit komen, en, als de snelweg er dan ligt en de uitstoot blijkt in de praktijk veel hoger te liggen, is het leed al geleden.	De aangehaalde tabel 8.4 geeft aan dat de emissies per deelgebied stijgen met 4 tot 8%. Het juridisch voorgeschreven studiegebied voor luchtkwaliteit, vanaf de voorafgaande tot en met de eerstvolgende aansluiting op de wegaanpassing, is echter groter dan het totaal van de vier deelgebieden (het plangebied). In het studiegebied buiten het plangebied is de toename van de emissie veel geringer, waardoor de toename in het gehele studiegebied kleiner is dan 4%. In hoofdstuk 8 van het milieueffectrapport worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030, na realisatie van het project, sprake van een afname. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Na realisatie van het project (2026) zal door de jaarlijkse monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) getoetst worden aan de dan geldende normen. Indien de dan geldende normen worden overschreden zullen extra maatregelen worden genomen.

ZWE-00639	1	De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.	Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.
	2	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
	8	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.
	10	Om de uitkomsten van de luchtberekeningen in het MER goed te kunnen beoordelen zou ik graag willen weten hoe de toekomstige emissies zijn berekend. Het gaat dan met name over de samenstelling van het wagenpark en bijbehorende emissiefactoren per voertuigklasse. In de Bijlage 3 van het Deelrapport luchtkwaliteit 'invoergegevens modelberekeningen' staan dergelijke essentiële data niet vermeld. Het MER schiet tekort in transparantie.	In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&M bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Tabellen_grafieken/Milieu_Leef_omgeving/Emissiefactoren . De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer. Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.
	11	Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het	De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten

		gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.	op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisseweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.
ZWE-00640	4	De landschapswal is nu een belangrijk geluidslek Amelisseweerd in. Herstel is onvoldoende. De landschapswal plus de aansluitende schermen moeten overal minimaal 4 m boven wegdek hoog zijn. Wellicht dat de geluidbelasting in Amelisseweerd bij wind uit NW-richtingen dan niet toeneemt ondanks de verkeerstoename en ter hoogte van het ergste lek iets afneemt (bij de overgang van wal naar scherm langs de bak).	De landschapswal bij Amelisseweerd zoals die in het ontwerp-tracébesluit is opgenomen is in het tracébesluit vervangen door een landschapsscherm, zie ook de Nota van Wijzigingen. De geluidbeperkende werking van dit scherm is nu ook doorgerekend; daaruit blijkt dat de toekomstige geluidbelasting in Amelisseweerd iets lager is dan de geluidbelasting die nu is toegestaan op basis van het geldende geluidproductieplafond. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 Geluid (2.5.8 geluid - Amelisseweerd) een kaart opgenomen met daarop de ligging van de geluidcontouren. Hierin is deze verbetering te zien.
	8	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisseweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.
	9	De voortplanting van vogels wordt verstoord als zij in het broedseizoen worden blootgesteld aan meer geluid dan 42 dB. Heeft u bij de vaststelling van de hoogte van de geluidsschermen rekening gehouden met het feit dat vele bosvogels hoger broeden dan de standaardrekenhoogte van 4m? Zijn de berekeningen voor de hoogte van de geluidsschermen adequaat?	De hoogte van de geluidsschermen is gebaseerd op de geluidbelasting voor mensen, niet voor broedende vogels. De rekenhoogte van 4 meter wordt gehanteerd om een gemiddeld beeld van de effecten op broedvogels te bepalen. Een aantal vogels broedt hoger, anderen lager. Uit de uitgevoerde geluidberekeningen blijkt dat de oppervlakte aan geluidverstoord gebied niet toeneemt ten gevolge van de Ring Utrecht (zie ook paragraaf 5.5.4 in deelrapport Natuur). Voor bosvogels en andere vogels die in deels gesloten vegetatie broeden geldt een drempelwaarde van 42 dB(A). Boven deze drempelwaarde kan verstoring optreden van de vocale communicatie en neemt de dichtheid aan broedvogels af. Toename aan verkeer over de Ring Utrecht leidt in principe tot een toename aan geluidproductie, maar er worden ook veel geluid reducerende maatregelen getroffen. Voor Amelisseweerd is hierbij de overkapping van de bak het meest relevant. Per saldo blijft de oppervlakte EHS met een geluidbelasting boven de 42 dB(A) bij Amelisseweerd vrijwel gelijk in het tracébesluit-ontwerp in vergelijking tot de referentiesituatie.
	10	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).
	12	Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de

			<p>bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>
15	<p>Natuurcompensatie is een leuk bedacht doekje voor het bloeden maar heeft met de realiteit niets van doen. Amelissewaard is een eeuwenoud niet te compenseren rivierbos. De bomen hebben een geschiedenis en zijn niet domweg te vervangen door een dotje groen elders te tekenen. Het idee dat een deel van dit bos zou moeten wijken voor de asfaltwals van de minister ontstelt mij. Maar de gedachte dat deze onherstelbare schade vervolgens zou kunnen worden afgekocht door elders een paar bomen te planten is volslagen respectloos. Sommige dingen zijn nu eenmaal niet te koop!</p>	<p>In het project Ring Utrecht is voorzien in maatregelen om de effecten op de natuur te beperken (mitigatie) en om effecten te compenseren. Deze maatregelen zijn uitvoerig toegelicht in de rapportage Natuurmitigatie en compensatieplan. Dit is een onderliggende rapportage bij het tracébesluit en bij de milieu-effectrapportage. Een voorbeeld van een mitigerende maatregel is het aanbrengen van vleermuisvriendelijke verlichting in onderdoorgangen. Voor een betere sociale veiligheid is een goed verlichte onderdoorgang noodzakelijk. Bij gewone verlichting werkt dat verstorend voor de vleermuizen. met de plaatsing van zorgvuldig geplaatste vleermuisvriendelijke verlichting wordt ervoor gezorgd dat de vleermuizen ongehinderd door de onderdoorgang kunnen vliegen terwijl meteen de sociale veiligheid verbetert. Ook zijn er algemene natuurversterkende maatregelen, zoals het realiseren van natuurvriendelijke oevers. Deze komen niet voort uit de noodzaak om effecten voor een bepaalde soort te beperken, maar uit de ambitie om de algehele natuurwaarde en daarmee de biodiversiteit in het plangebied te versterken.</p> <p>Compensatie vindt plaats voor ecologische hoofdstructuur (EHS) en voor bomen, op basis van wettelijke regelingen. In het project is uitgegaan van een ruimhartige compensatie. Dit betekent dat er meer compensatie plaats vindt dan minimaal wettelijk noodzakelijk is. Dit is toegelicht in genoemd Natuurmitigatie- en compensatieplan. In de Nota van Wijziging en het tracébesluit is de EHS-compensatie verder uitgewerkt dan in het ontwerp-tracébesluit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>	
18	<p>Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.</p>	<p>Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermd Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit.</p> <p>Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl.</p>	
ZWE-00641	<p>4 Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een 5a MER aspecten geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.</p>	<p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West.</p> <p>De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd.</p> <p>Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter</p>	

			<p>hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>
	11	<p>Volgens het deelrapport lucht bevat het rekenmodel zoveel mogelijk emissies van praktijktesten. Een medewerker van RWS vertelde ons op de informatieavond van 17 mei dat er nog veel factoren van TNO-rollenbanktesten werden gebruikt in het luchtmodel, onder andere in de basisonderzoekgegevens van de Emissieregistratie. Zijn dit volgens de Minister ook praktijktesten?</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.</p>
ZWE-00642	4	<p>Alternatieven: het kan ook op een betere manier</p> <p>Het verbreden van de bak in Amelisweerd is totaal niet nodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op vliesbeschadiging met zich mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen is het verstandig om een maximumsnelheid van 80 km/u in te voeren. Dat heeft nog heel veel andere voordelen : de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten, en de geluidsoverlast wordt beperkt.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur en 2x6 rijstroken).</p> <p>U stelt een verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen voor door de verhoging naar 130 km/u terug te draaien en een limiet van 80 of 90 km/u op ringwegen in te stellen. Dit voorstel is niet in lijn met het kabinetsbeleid. Daarin is bepalend of de EU-grenswaarden worden gehaald. Daarnaast is het effect op de concentraties vervuilende stoffen van een snelheidsverlaging direct langs de weg beperkt. Naarmate de afstand tot de snelweg toeneemt, is dit effect bijna te verwaarlozen. Een verlaging van de snelheid zal dan ook maar een zeer beperkt effect hebben op het verbeteren van de gezondheid van bewoners in de grote steden. Een groter effect op de gezondheid van inwoners van de grote steden heeft het aanpakken van de gemeentelijke knelpunten, die vooral verder binnenstedelijk liggen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximumsnelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80km/uur zijn niet nodig.</p>
ZWE-00643	1	<p>Een ingrijpende omslag in doen en laten is nodig omdat de wereld op dit moment uitgewoond wordt. Grote bedreigingen betreffen niet alleen het klimaat maar ook de vervuiling van zeeën, kustwateren en slikken als de wadden, de snel slinkende hoeveelheden vis en hogere dieren en de afnemende biodiversiteit in zeeën, meren, rivieren en allerlei soorten landnatuur, ook de Veluwe en de Utrechtse Heuvelrug met zijn vennen en eikenbossen op schrale zandbodem. Het verkeer en transport is bij de meeste van die problemen een belangrijke oorzaak door zijn emissies van CO2 en ozonvormende stikstofoxiden en zijn ruimtebeslag (asfaltapilten, lawaaizones). De natuur gaat aan stikstofdepositie ten onder en die komt van de landbouw én het verkeer. Dat mag niet nog langer genegeerd worden. De vervuiling en de klimaatemissies van het wegverkeer moeten over 20 jaar al drastisch verminderd zijn (sneller nog dan voor lucht- en scheepvaart).</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p>
ZWE-00644	1	<p>Verbreding van de A27 in mijn voortuin gaat volgens de minister een noodzakelijke verkeerstechnische en economische verbetering brengen. In mijn opvatting en volgens vele onderzoeken is die noodzaak maar zeer de vraag. Bovendien staat deze grootschalige exercitie niet in verhouding tot de overlast op korte termijn (gedurende minimaal acht jaar!) en de leefbaarheid van Lunetten op de lange termijn. NOODZAAK?</p> <p>De bereikbaarheid van de regio moet volgens u dringend verbeterd worden. Met allerlei lange termijn onderzoeken is aangetoond dat uw oplossing geen oplossing is. Het getuigt van oud denken. Er zijn modernere maatregelen die bovendien goedkoper en milieu- en mensvriendelijker zijn. Zoals: Meer en krachtiger inzetten op gedrag van de zichverplaatsende mens. Tien jaar geleden werkte ik voor het project FileProof van Rijkswaterstaat/MinVenW. Van de 50pilots waren de meest succesvolle projecten (economisch en milieutechnisch) die waar gedrag werd beïnvloed: OV aantrekkelijker maken, infomeren, lik op stuk-beleid enz. Daarnaast hadden ook kleine, technische ingrepen een positieve invloed op het voorkomen van files (hemelpijlen, doorgetrokken strepen bij it- en invoegen). Zelden is meer asfalt de oplossing. Sterker nog: meer asfalt trekt meer verkeer aan. Mensen die overgestapt zijn op de fiets en of OV, worden uitgenodigd om weer in de auto te stappen, omdat er geen files meer zouden staan.</p>	<p>Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer, hoofdstuk 8.</p>

		Even ja. Dan zijnwe weer terug bij af en dan moeten er weer filemijdende oplossingen komen. Dus dat geeft weer overlast op delange termijn. Is de overlast op de korte termijn dat allemaal waard?	
ZWE-00646	6	Krijgt de ecologische hoofdstructuur het moeilijk is het onderzocht in de MER of wordt het missen van het licht gecompenseerd door groen licht en/of openheid tussen de verschillende baanvakken!	<p>In het project Ring Utrecht is voorzien in maatregelen om de effecten op de natuur te beperken (mitigatie) en om effecten te compenseren. Deze maatregelen zijn uitvoerig toegelicht in de rapportage Natuurmitigatie en compensatieplan. Dit is een onderliggende rapportage bij het tracébesluit en bij de milieu-effectrapportage. Een voorbeeld van een mitigerende maatregel is het aanbrengen van vleermuisvriendelijke verlichting in onderdoorgangen. Voor een betere sociale veiligheid is een goed verlichte onderdoorgang noodzakelijk. Bij gewone verlichting werkt dat verstorend voor de vleermuizen. met de plaatsing van zorgvuldig geplaatste vleermuisvriendelijke verlichting wordt ervoor gezorgd dat de vleermuizen ongehinderd door de onderdoorgang kunnen vliegen terwijl meteen de sociale veiligheid verbetert. Ook zijn er algemene natuurversterkende maatregelen, zoals het realiseren van natuurvriendelijke oevers. Deze komen niet voort uit de noodzaak om effecten voor een bepaalde soort te beperken, maar uit de ambitie om de algehele natuurwaarde en daarmee de biodiversiteit in het plangebied te versterken.</p> <p>Compensatie vindt plaats voor ecologische hoofdstructuur (EHS) en voor bomen, op basis van wettelijke regelingen. In het project is uitgegaan van een ruimhartige compensatie. Dit betekent dat er meer compensatie plaats vindt dan minimaal wettelijk noodzakelijk is. Dit is toegelicht in genoemd Natuurmitigatie- en compensatieplan. In de Nota van Wijziging en het tracébesluit is de EHS-compensatie verder uitgewerkt dan in het ontwerp-tracébesluit.</p>
	7	In het ontwerp van het plan staat een brug ingetekend zonder aansluiting met een fiets of wandelpad! Bij navraag wist nog niemand hier duidelijkheid in te geven, Let wel dat het hier gaat om EHS en historisch Jaagpad, ook de nabij gelegen historische boerderijen zullen last hebben van de fietsers s avonds laat. De Mytyschool zal om een glooiend opgang vragen! Hoe past dat in elkaar?	In het Ontwerp Tracé besluit is aan weerszijden van de nieuwe fietsbrug over de Kromme Rijn geen verbinding met de bestaande fietspaden opgenomen. Dit is gecorrigeerd in het tracébesluit. In de Nota van Wijziging is te zien waar de brug komt liggen en zijn de twee fietspaden ten noorden en zuiden opgenomen. De brug zal voorzien zijn van hellingbanen die voor fietsers geschikt zijn.
	9	Tussen de geluidschermen van 5 en 4 meter en de bak bij Amelisweerd mis ik een gedeelte, komen daar geen? De recreanten van Utrecht hebben nu te lijden onder geluidsoverlast langs en op de Kromme Rijn.	In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de aanvullende inpassingsmaatregelen die in het tracébesluit worden getroffen, die tevens een positief effect op de geluidssituatie in Amelisweerd hebben.
ZWE-00647	1	<p>Op de Ring Utrecht komt veel doorgaand en regionaal verkeer samen. Hierdoor ontstaan problemen, zoals files, geluidsoverlast en verslechtering van de luchtkwaliteit. Om de files op te lossen legt de overheid extra rijstroken aan. De luchtkwaliteit is echter een ondergeschoven kindje. Ik woon in de wijk Hoograven. Deze wijk ligt dicht tegen de A12 aan. Op beide parallelbanen van de A12 komt een extra rijstrook. Dit betekent misschien minder files, maar wel meer geluidsoverlast en verslechtering van de luchtkwaliteit. Dat terwijl fijnstof één van de meest schadelijke stoffen is die luchtverontreiniging veroorzaken. Ik ben fel tegen verbreding van de snelweg. Al was het maar gezien de ernstige astma van mijn zoontje. Maar ook vanwege enorme kosten, milieu en andere gezondheidsoverwegingen. Ik begrijp niet dat de wijkbewoners van Lunetten en Hoograven etc niet al eerder beschermd zijn tegen ernstige milieuvervuiling. Waarom wordt er sowieso geen fijnstof-etende geluidswal neer gezet? Ook zonder verbreding snelweg is dit geen overbodige luxe. Ik was al gecharmeerd van de Smog Free Tower van Daan Roosegaarde. Toen ik bij toeval ook nog op dit artikel stuitte kon ik mijn geluk niet op. Kunstenaar Jan Eric Visser maakte 'Ruins of Desire II'. Dit kunstwerk bevat beton dat door de TU Eindhoven is ontwikkeld en fijnstof uit de lucht afbreekt. Het beton is gemaakt van restmateriaal uit afvalverbrandingsovens en hoogovens, gecombineerd met glasscherven die normaal gesproken niet meer kunnen worden hergebruikt. Het beton kan fijnstof uit de lucht filteren, dankzij een luchtzuiverend mineraal. Dit mineraal haalt onder invloed van UV-licht fijnstof uit de lucht. De werking van dit mineraal wordt met 40 procent versterkt door de glasscherven die ook zijn gemengd met het beton. Stel je eens voor dat alle geluidswallen in Nederland van dit materiaal worden gemaakt.</p> <p>Dream on? Nou ik denk het niet. Fijnstof is slecht voor de gezondheid. Fijnstof draagt bij aan het ontstaan van hart- en longziekten, acute en chronische bronchitis, en astma. Kinderen die opgroeien of naar school gaan in gebieden met verkeersgerelateerde luchtvervuiling hebben vaker</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Het materiaalgebruik van de geluidswallen behoort niet tot de scope van het tracébesluit. Hierin wordt enkel de transparantie, dan wel de geluidsabsorberende eigenschappen behandeld. Het materiaalgebruik wordt in de realisatiefase bepaald.</p>

	<p>last van luchtwegen en allergieën en hebben een vijf keer grotere kans op zwakke longen. Ze houden de rest van hun leven een grotere kans op verschillende aandoeningen en een zwakkere gezondheid. Jaarlijks overlijden enkele duizenden mensen eerder door fijnstof. Naast de gezondheidseffecten die fijnstof veroorzaakt, leidt een teveel aan fijnstof ook tot zure regen. Dit is slecht voor gewassen, bossen en planten. Bovendien brengt deze luchtverontreiniging ook schade toe aan gebouwen en monumenten. Luchtvervuiling door verkeer veroorzaakt economische schade ter waarde van zo'n 4 miljard euro, volgens onderzoeksbureau CE Delft. Voor Europa is de inschatting maar liefst 150 miljard euro. Zo kan ik nog wel even door gaan. Maar ik heb het liever over oplossingen.</p> <p>Te duur? Nee. De geluidswal is van gerecycled materiaal gemaakt. Daardoor zijn de kosten beperkt. Daarnaast levert deze geluidswal een flinke besparing op aan gezondheidskosten (want minder fijnstof). Ook wordt bespaard op de eerder genoemde economische schade van verkeer. En ook niet onbelangrijk: Utrecht zet zich op de kaart als innovator. Dit genereert ook waarde. Bij een schonere lucht is het bouwen dichtbij een snelweg ook een stuk realistischer. Ofwel, grond dichtbij de snelweg wordt meer waard. Daarnaast is het neerzetten van een innovatieve duurzame geluidswal een impuls voor universiteiten die bezig zijn om innovatief vraagstukken van nu op te lossen en maatschappelijk betrokken kunstenaars. De kunstensector is enorm getroffen door bezuinigingen, terwijl creativiteit juist nodig is voor de taaie problemen waar we voor staan. Tot slot is dit beton natuurlijk enorm kansrijk als exportproduct: grote steden in heel de wereld hebben enorm te lijden van fijnstof. Dit product kan bijdragen aan "fijnstofvrije zones" overal ter wereld.</p> <p>Voor een financieringsmodel zou een GREEN impact bond model kunnen staan. Analoog aan de Social Impact Bond's (SIB's) die nu in opkomst zijn. SIB's vormen een nieuw en innovatief financieringsarrangement waarbij overheden alleen betalen voor meetbare maatschappelijke effecten nadat deze resultaten zijn behaald. Het primaire doel van een SIB is investeerders, banken, overheden en sociaal ondernemers te verbinden aan een maatschappelijke doelstelling. Op basis van een onderliggend prestatiecontract, worden kostenbesparingen voor de publieke sector gerealiseerd die (gedeeltelijk) in een later stadium worden uitbetaald aan de betrokken partijen. Voor de uitvoerders, veelal sociaal ondernemers in dit geval kunstenaars die de daadwerkelijke activiteiten uitvoeren, vormen SIB's een kans om hun succesvolle lokale aanpak op te schalen tegen vooraf beschikbaar gestelde (voor)financiering. Kortom, een SIB biedt een impuls voor het aantrekken van financiering uit de private markt, het beperken van het financieel risico van de overheid, het realiseren van meetbare maatschappelijke effecten en kostenbesparingen voor de overheid.</p> <p>Ok ik geef toe, het vraagt wat lef en durf, kost misschien iets meer aan tijd en investering op de korte termijn. Maar als we als samenleving wel miljoenen willen uitgeven aan het aanleggen van wegen maar geen zorg willen dragen voor de consequenties daarvan, wat voor samenleving zijn we dan?</p>	
6	<p>Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.</p>	<p>Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken is het in enkele gevallen noodzakelijk om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde.</p> <p>Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Het monitoren van de effecten is hierbij</p>

			standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.
	13	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.
ZWE-00649	5	Door de verbreding van de A27 zal de automobilititeit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.
ZWE-00650	8	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.
	11	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stressfactor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
ZWE-00651	4	Volgens het deelrapport lucht bevat het rekenmodel zoveel mogelijk emissies van praktijktesten. Een medewerker van RWS vertelde ons op de informatieavond van 17 mei dat er nog veel factoren	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.

	van TNO-rollenbanktesten werden gebruikt in het luchtmodel, onder andere in de basismonitoringgegevens van de Emissieregistratie. Zijn dit volgens de Minister ook praktijktesten?	De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.
6	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stressfactor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
8	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.	Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermd Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit. Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl .
10	De geluidschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te geven. De geluidschermen moeten overal minstens 4 m hoogte hebben om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door de herrie flink te verlagen. Verder moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 1.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.
ZWE-00652	2 De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.
ZWE-00653	9 Het geluidsscherm langs het volkstuintencomplex ATV Stadion is gepland als 2 m hoog. Dat is te laag om depositie van roet te voorkomen. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Als de verbreding niet doorgaat, en ook als de verbreding wel doorgaat, is het nodig het scherm te verhogen tot 4 meter.	Op dit moment is geen scherm tussen de A27 en het volkstuintencomplex aanwezig. In de toekomstige situatie is er een scherm, en bovendien zijn de emissies dan lager dan nu, vanwege het schoner worden van het autoverkeer. Dat geldt voor de situatie zonder en met project. De verontreiniging van groenten, fruit, of tuinen zal in de toekomstige situatie dus niet ernstiger zijn dan momenteel. Waar het momenteel niet mogelijk is om pesto te maken uit zevenblad zal dat in 2030 waarschijnlijk ook nog zo zijn.
	10 De landschapswal is nu een belangrijk geluidsslek Amelisweerd in. Herstel is onvoldoende. De landschapswal plus de aansluitende schermen moeten overal minimaal 4 m boven wegdek hoog zijn. Wellicht dat de geluidbelasting in Amelisweerd bij wind uit NW-richtingen dan niet toeneemt	De landschapswal bij Amelisweerd zoals die in het ontwerp-tracébesluit is opgenomen is in het tracébesluit vervangen door een landschapsscherm, zie ook de Nota van Wijziging 2020. De geluidbeperkende werking van dit scherm is nu ook doorgerekend; daaruit blijkt dat de toekomstige geluidbelasting in Amelisweerd iets lager is dan de geluidbelasting die nu is

		ondanks de verkeerstoename en ter hoogte van het ergste lek iets afneemt (bij de overgang van wal naar scherm langs de bak).	toegestaan op basis van het geldende geluidproductieplafond. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 Geluid (2.5.8 geluid - Amelisweerd) een kaart opgenomen met daarop de ligging van de geluidcontouren. Hierin is deze verbetering te zien.
ZWE-00654	7	De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.	Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.
	12	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af	Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidssanering voor de A12 is onderdeel van het project ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.
ZWE-00655	1	Ik ben inwoner van Groenekan en: Ik ga er vanuit dat alle onderdelen van deze zienswijze zorgvuldig worden behandeld en afgewogen, mede omdat Ik als inwoner van Groenekan sterk word geconfronteerd met het verbreden van de snelweg A27/Ring Utrecht met alle daarbij horende invloeden. Een snelweg die dwars door Groenekan loopt. Ik te maken heb met een door de Overheid veroorzaakt langdurige proces (in tweeën knippen van projecten en elkaar opvolgende wetgeving) Ik hierdoor jaren in onzekerheid leef over welke maatregelen er daadwerkelijk genomen worden en wanneer. En ook geconfronteerd word met een dubbel aantal jaren van uitvoering. Ik en met mij meer inwoners: in de aanloop van beide projecten (al 7 jaar) de directe gevolgen ondervinden: moeilijk, zo niet onverkoopbare huizen en stress.	Deze zienswijze is opgebouwd uit verschillende punten, die in het hiernavolgende bij punt 2 tm 13 beantwoord worden. Voor wat betreft het in tweeën knippen van projecten: In de gids van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit is beschreven wanneer en waarom de keuze is gemaakt voor twee verschillende procedures. Dit is ondermeer in de verschillende startnotities uitgelegd. Beide startnotities zijn in 2008 verschenen. In Groenekan is sprake van overlap van de beide projecten Ring Utrecht A27/A12 en A27/A1 waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer zal zijn dan als er slechts een project was onderzocht. Voor het project A27/A1 is het tracébesluit genomen en onherroepelijk geworden. Daarmee is duidelijkheid gekomen over de te nemen maatregelen. Op dit moment wordt voorzien dat er aan dit gedeelte van de A27 tweemaal gebouwd zal gaan worden, dit brengt zoals inspreker aangeeft tweemaal bouwhinder met zich mee. Met de aannemers van de projecten zal na het tracébesluit in overleg getreden worden om te zien of er een efficiëntieslag gemaakt kan worden zodat de dubbele bouwhinder zoveel mogelijk wordt beperkt. Zie voor beantwoording van het punt over de onverkoopbare huizen het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 bouwschade en nadeelcompensatie

4	<p>3. geluidwerende voorzieningen</p> <p>Ik ben van mening dat optimale geluidwerende voorzieningen essentieel zijn voor onze leefomgeving. Het is dan ook logisch dat er op een groot aantal lekken langs het tracé geluidwerende voorzieningen worden getroffen in de vorm van geluidschermen. Waarbij ik opmerk: Wanneer er een knip wordt gelegd tussen deeltrajecten dient dit niet ten koste te gaan van de inwoners van het dorp Groenekan. Met name wanneer er eveneens sprake is van tussentijds wijzigende juridische kaders.. Zoals het er nu uitziet lijkt het erop dat binnen de nieuwe wetgeving dezelfde uitkomst voor de leefomgeving wordt bereikt, echter, effectiviteit en ervaringen en wensen van bewoners dienen voorop te staan:</p> <p>In het u bekende geluidsrapport zijn voor twee locaties aanbevelingen gedaan om te komen tot effectievere geluidwerende maatregelen. Hiermee dient cumulatie van diverse geluidsbronnen te worden beperkt. Deze locaties betreffen de kern Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan.</p> <p>3.a.Nieuwe Wetering : het op een andere wijze inzetten van geluidsmaatregelen is hier mogelijk effectiever. Overleg hierover dient gevoerd te worden met bewoners en de gemeente de Bilt</p>	<p>Er is nader onderzoek verricht naar de mogelijkheden om de maatregelen uit het ontwerp-tracébesluit anders in te zetten bij Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg, om op die manier de cumulatieve geluidbelasting te verlagen. Naar aanleiding van dit onderzoek zijn geen wijzigingen tussen ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit in de plaatsing van de schermen opgenomen.</p> <p>Voor de locatie bij de Koningin Wilhelminaweg is gekeken of het effectiever was om een scherm langs de spoorlijn neer te zetten; op deze locatie is ProRail echter bezig met een onderzoek naar afscherming van diezelfde spoorlijn in het kader van de sanering. Dit saneringsonderzoek is niet gereed voor het tracébesluit van de Ring gepubliceerd wordt.</p> <p>Voor de locatie Nieuwe Wetering is gebleken dat een verplaatsing van (een deel van) het wettelijke scherm niet leidt tot een verbetering van de geluidssituatie voor alle woningen daar. Een aanvullend scherm langs de N234 wordt beschouwd in het kader van het bovenwettelijk maatregelpakket. De bovenwettelijke maatregelen maken geen deel uit van het tracébesluit. Er wordt voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen.</p> <p>Voor de kern Groenekan, langs het wegvak Utrecht-Noord - Bilthoven, volgt het project Ring Utrecht op het al afgeronde tracébesluit A27/A1. In het tracébesluit voor de Ring Utrecht is daarom de situatie conform dat tracébesluit als uitgangspunt gekozen voor het onderzoek voor het project Ring Utrecht.</p> <p>Uit een onderzoek dat begin 2015 is uitgevoerd, is gebleken dat deze werkwijze geen nadelige invloed heeft op de omvang van de maatregelen. Dit onderzoek is door de gemeente De Bilt en de Omgevingsdienst Regio Utrecht beoordeeld en de conclusies zijn door hun onderschreven.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>In Groenekan is sprake van overlap van twee projecten: Ring Utrecht en A27/A1, waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer is dan als er slechts een project zou zijn geweest. Dit geldt voor het gedeelte tussen aansluiting Utrecht-Noord en aansluiting Bilthoven. Voor het project A27/A1 is het tracébesluit genomen en onherroepelijk geworden. Daarmee zijn de te nemen maatregelen voor dit project inzichtelijk. Het tracébesluit van het project Ring Utrecht voorziet in het ombouwen van de spitsstrook in noordelijke richting naar een volwaardige vierde rijstrook. Bovendien worden er geluidsmaatregelen getroffen onder andere in de vorm van ophoging van het scherm van de A27/A1 aan de westzijde van de snelweg.</p> <p>Op dit moment wordt voorzien dat er aan dit gedeelte van de A27 tweemaal gebouwd zal gaan worden. Dit brengt zoals u aangeeft tweemaal bouw hinder met zich mee. Met de aannemer van het project A27/A1 wordt momenteel overlegd om te zien of er een efficiëntieslag gemaakt kan worden, zodat de dubbele bouw hinder zoveel mogelijk beperkt wordt.</p>
5	<p>4. Reflectieonderzoek en samenwerking met Pro Rail</p> <p>Zoals bij u bekend, is ten tijde van het TB A27/A1 door de bewoner van Koningin Wilhelminaweg 329 bezwaar gemaakt tegen de reflectie van de achterzijde van het geluidsscherm door het spoor. Met name de hoogste twee meter dragen in grote mate bij aan deze reflectie, welke nu nog verder zou worden versterkt door het plaatsen van een aanvullende meter.</p> <p>4.a. Koningin Wilhelminaweg: Ik wens een Reflectieonderzoek, zoals door de Raad van State voorgeschreven bij het TB A27/A1,</p> <p>Reflectieonderzoek ontbreekt op dit moment. Hierdoor kunnen maatregelen op dit moment nog niet worden gewogen op hun effectiviteit. Tegelijkertijd zorgt het spoorweglawaai, met name 's nachts voor overlast. Dit stuk spoor staat opgenomen in het Meerjaren Programma Geluidssanering voor mogelijke maatregelen langs het spoor. De omgevingskwaliteit en leefbaarheid zullen toenemen door het integreren van de diverse geluidsopgaven.</p> <p>4.b. Ik verzoek u om in breed verband met de gemeente de Bilt, de Provincie en uw Staatssecretaris, als verantwoordelijke voor ProRail en Milieu t.a.v. de Koningin Wilhelminaweg (met speciale aandacht voor de verzorgingsplaats) samen te werken op het integreren van diverse geluidsopgaven</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg.</p> <p>Bij het ontwerp-tracébesluit is bij het Deelrapport geluid - Specifiek in bijlage 12 een notitie opgenomen van TNO waarin geconcludeerd is dat de effecten van de reflecties van spoorweggeluid beperkt zijn en geen aanleiding geven voor aanvullende maatregelen.</p>

7	<p>6. Luchtkwaliteit</p> <p>Een slechte luchtkwaliteit is slecht voor de gezondheid en in het bijzonder voor kinderen die binnen 100 meter van de snelweg wonen en onderwijs krijgen. Op dit moment liggen 2 scholen in deze straal in Groenekan. Uit internationaal onderzoeken blijkt dat kinderen die binnen 100 meter van een snelweg wonen of naar school gaan tot 10% minder longcapaciteit ontwikkelen en meer luchtwegklachten hebben. Binnen de woonkern Groenekan liggen onze woningen en scholen binnen die 100 meter en ik wens daarom dat er extra maatregelen worden getroffen. De gezondheidsraad heeft immers ook geadviseerd dat geen gevoelige bestemmingen binnen 300 meter van drukke wegen moeten worden gerealiseerd.</p> <p>6.a. Ik maak bezwaar tegen slechte luchtkwaliteit door de verbreding van de A27. Als inwoner wil ik weten aan welke concentraties ik word blootgesteld. Er dient meer onderzoek gedaan te worden naar regionale concentraties met effectieve rekenmodellen voor luchtkwaliteit. Ik mis de cumulatieve effecten ten opzichte van het TB A27/A1. Ik verzoek u deze effecten inzichtelijk te maken.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>In heel Groenekan, dus ook op de locatie van de scholen is het effect van het project zeer beperkt; de jaargemiddelde concentraties NO2 en fijn stof blijven vrijwel gelijk. specifieke maatregelen vanuit het project zijn daarom niet noodzakelijk.</p> <p>De voor het project Ring Utrecht uitgevoerde berekeningen zijn inclusief het effect van de A27/A1 omdat deze deel uitmaken van de vastgestelde autonome ontwikkeling. De effecten van het project A27/A1 maken deel uit van deze autonome ontwikkeling.</p>
8	<p>7. Snelheid Op diverse snelwegen in het land is in de afgelopen jaren de snelheid verhoogd tot 130 km/h. Deze ontwikkeling vind ik ten aanzien van de A27 absoluut onwenselijk en niet passend binnen de omgeving. Ik ga er dan ook vanuit dat u, in tegenstelling tot de A1, niet het snelheidsregime aanpast na het onherroepelijk worden van het TB.</p> <p>7.a. Ik wens dat er max. 100 km wordt gereden op de A27/Ring door en langs Groenekan.</p>	<p>De snelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in het tracébesluit. Dit betreft een maximumsnelheid van 100 km/uur op de A27, behalve 120 km/uur op het gedeelte boven Utrecht noord. Op de A12 geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur op de hoofdbaan en 80 km/uur op de parallelbaan. Op het moment van publicatie van het tracébesluit zijn er geen plannen daarna de snelheid te veranderen. Echter, het kan niet dat in het tracébesluit bepalingen opgenomen worden die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op veranderde inzichten in te gaan. Wel zal, mocht een verandering later in overweging genomen worden, de daartoe bestemde wettelijke procedure doorlopen worden met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p>
9	<p>8. De 15 miljoen bovenwettelijke maatregelen:</p> <p>8.a. Ik wens die in te zetten voor geluidwerende voorzieningen. Daarnaast verzoek ik u om de geluidproductieplafonds te verlagen overeenkomstig de daartoe te treffen bovenwettelijke maatregelen.</p>	<p>Het uitgangspunt voor het bovenwettelijk pakket is het samenstellen van een effectief geluidpakket. Hiervoor is gekozen op basis van een bewonersconsultatie die heeft plaatsgevonden in 2013, waar de voorkeur is uitgesproken om het budget voor bovenwettelijke maatregelen hoofdzakelijk aan geluidmaatregelen te besteden. Als het tracébesluit onherroepelijk is, zal het positieve effect van het bovenwettelijk maatregelpakket planologisch worden verankerd door de geluidproductieplafonds te verlagen middels een ambtshalve wijziging.</p> <p>Op www.provincie-utrecht.nl/bwringutrecht vindt u informatie over het definitieve bovenwettelijke maatregelenpakket.</p>
10	<p>9. Boscompensatie en bouwplaatsen</p> <p>Eind januari heeft onze gemeenteraad de Gebiedsvisie De Bilt Zuid vastgesteld, waarvan u eveneens melding maakt in de notitie "Proces van probleemverkenning naar Ontwerp-Tracébesluit". In de Gebiedsvisie is de nadruk gelegd op het open en kleinschalige landschap tussen De Bilt en de Uithof. Het gebied rond de Bunnikseweg en Universiteitsweg wordt gekenmerkt door halfopen tot open landschap, dat overwegend in gebruik is als grasland, aangevuld met verspreid gelegen agrarische bebouwing.</p> <p>De voorgestelde schaal aan boscompensatie aan de westzijde van de aansluiting Uithof/De Bilt (locatie 47 / maatregel 2NL5) vinden wij niet passend binnen deze karaktervolle omgeving. Eveneens stuit het voorstel op veel weerstand vanuit de omgeving. Ik ben dan ook van mening dat invulling van de compensatieopgave ingevuld dient te worden door vooral in te zetten op afscherming van de snelweg. Eveneens vraag ik aandacht voor de hinder van het bouwterrein op deze locatie. Niet alleen kan dit grote hinder opleveren voor de omwonenden, maar eveneens zorgen voor een aanzienlijke verstoring van de ecologie in het gebied. Ik ben dan ook van mening dat de omvang van het werkterrein beperkt dient te blijven binnen het gebied tussen de snelweg en de nieuwe aansluiting richting Breda. Eveneens dient de ecologische impact vooraf geminimaliseerd te zijn door de aanleg van de benodigde compensatie ten behoeve van de verbinding.</p> <p>Over de plaats van de van Boscompensatie en de afvoer van het water rond Groenekan is met bewoners geen overleg gevoerd. Dit wordt wel gewenst.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.2 Liniepark)</p> <p>Tijdens en voorafgaand aan de realisatiefase worden betrokken bewoners door Rijkswaterstaat en (uiteindelijk ook) de aannemer geïnformeerd over de werkzaamheden, de bouwfasering en de gevolgen voor hun woonomgeving. Via de projectwebsite, nieuwsbrieven, en berichten in (lokale) media zal met regelmaat informatie over de voortgang van de bouw worden aangeboden. Ook worden mogelijk informatiebijeenkomsten op locatie georganiseerd, waarbij zorgen of specifieke wensen door bewoners en nadere belanghebbenden kunnen worden geuit. Waar mogelijk zal daarop worden ingespeeld. Betrokkenen kunnen daarnaast met vragen gebruik maken van de 0800-8002 informatielijn.</p> <p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken.</p> <p>Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen.</p> <p>Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijzigingen. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere</p>

		<p>9.a. Ik wens dat u overleg voert met bewoners en de gemeente de Bilt over de Boscompensatie, het afvoeren van water en de bouwplaatsen</p> <p>Van ervaring leren Daarnaast hoop ik, met de gemeente de Bilt dat u de ervaringen wilt delen van reeds uitgevoerde projecten. Het knooppunt De Hogt (Ring Eindhoven, A2-A67) biedt waardevolle aanknopingspunten over de wijze waarop infrastructuur en landschap met elkaar verenigd kunnen worden. Door diverse gebiedspartijen uit de omgeving van De Bilt is op basis van deze ervaring het initiatief "Liniepark Rijnsweerd" opgezet. Ik benadruk deze lessen te benutten en het initiatief verder te betrekken bij de uitwerking van het Landschapsplan en het Esthetisch Programma van Eisen.</p>	<p>afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>De boscompensatie wordt in eerste instantie zoveel mogelijk gezocht binnen het plangebied zelf. In het landschapsplan is gekeken waar dat mogelijk is. Er kunnen ook overwegingen zijn om boscompensatie op een bepaalde plek juist niet te willen zoals overwegingen vanuit cultuurhistorie of de beleving van een open landschap.</p> <p>Mede naar aanleiding van uw zienswijze is de inpassing van de EHS-compensatie in dit deelgebied aangepast in afstemming met belanghebbenden. De nu voorziene inrichting is beschreven in de Nota van Wijziging en het tracébesluit.</p> <p>De omvang van het beoogde werkterrein is sterk beperkt. Zie ook de nadere toelichting hieronder. De uitwerking van het Liniepark is geen onderdeel van het Esthetisch Programma van Eisen. Zie ook de nadere toelichting hieronder.</p>
ZWE-00656	1	<p>Normoverschrijdingen zijn volgens de MER niet te verwachten. Wel nemen de totale emissies volgens de effectanalyse (paragraaf 8.3) in totaal met tegen 4% toe (OTB tov autonoom). Uit tabel 8.4 blijkt echter dat voor elk deelgebied de percentages veel hoger liggen. Hoe kan dan de stijging in het totale plangebied op minder dan 4% uitkomen? Hoeveel bedragen de toenames van het OTB ten opzichte van de huidige situatie? Waarschijnlijk worden de modellen net zo lang bewerkt totdat de juiste uitkomsten eruit komen, en, als de snelweg er dan ligt en de uitstoot blijkt in de praktijk veel hoger te liggen, is het leed al geleden.</p>	<p>De aangehaalde tabel 8.4 geeft aan dat de emissies per deelgebied stijgen met 4 tot 8%. Het juridisch voorgeschreven studiegebied voor luchtkwaliteit, vanaf de voorafgaande tot en met de eerstvolgende aansluiting op de wegaanpassing, is echter groter dan het totaal van de vier deelgebieden (het plangebied). In het studiegebied buiten het plangebied is de toename van de emissie veel geringer, waardoor de toename in het gehele studiegebied kleiner is dan 4%. In hoofdstuk 8 van het milieueffectrapport worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030, na realisatie van het project, sprake van een afname. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Na realisatie van het project (2026) zal door de jaarlijkse monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) getoetst worden aan de dan geldende normen. Indien de dan geldende normen worden overschreden zullen extra maatregelen worden genomen.</p>
	2	<p>De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.</p>	<p>De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisseweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.</p>
ZWE-00657	2	<p>Bij uw geluidsberekeningen zijn ernstige gebreken waargenomen; bijvoorbeeld: Waar geluid van een spoorweg reflecteert tegen geluidsschermen, die u in dit plan plaatst, moet u die weerkaatsing meenemen in de berekeningen. Dat heeft u niet overal correct gedaan en derhalve moet u dat corrigeren. Vanwege de complexiteit van die berekening is het nodig de herberekeningen nog een keer ter visie te leggen en dus dit OTB in te trekken. De geluidsoverlast bij bepaalde windrichtingen is nu al aanzienlijk, bij een verdere verbreding zal deze alleen maar toenemen tot ongeveer 60 dB (dit is een gemiddelde! bij ons ligt dit reeds op ongeveer 60 dB). Wij wonen middenin Lunetten, op bepaalde dagen is de herrie van de snelweg zo luid dat ramen en deuren dicht moeten vanwege deze herrie. We zien niet graag dat dit nog erger wordt door een verbreding van de weg met nog meer verkeer.</p>	<p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidsscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West.</p> <p>De bouw van het 7 meter hoge geluidsscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidsscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidsscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd.</p> <p>Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidsscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>
	10	<p>Hoe dan ook, totdat overlast goed geregeld is, is het OTB niet aanvaardbaar. Het verkeer op de Waterlinieweg loopt doordeweeks nu al bijna dagelijks vast. De binnenstad wordt autoluw</p>	<p>Het beleid van de gemeente Utrecht is beschreven in het ambtiedocument 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar' (UAB) (gemeente Utrecht, januari 2012) en verder uitgewerkt in het gemeentelijk</p>

		gemaakt. Als u de snelweg nog breder maakt dan deze nu al is, zal dit in combinatie met het verder autoluw maken van de binnenstad van Utrecht het vastlopen van de Waterlinieweg alleen maar doen toenemen.	verkeer- en vervoerplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB), Mobiliteitsplan Utrecht 2025 (gemeente Utrecht mei 2016). In de onderzoeken voor het tracébesluit Ring Utrecht is rekening gehouden met UAB-maatregelen waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden. Dit betekent bijvoorbeeld dat de onderzoeken in het deelrapport Verkeer rekening houden met de afwaardering van de Cartesiusweg en 't Goylaan naar een enkelstrooks profiel. In eerdere fasen van het project (trechterstappen, fase 2a) is UAB meegenomen als gevoeligheidsanalyse in het verkeersonderzoek.
	12	Door de verbreding van de A27 zal de automobilititeit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.
ZWE-00658	2	Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.	De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.
	8	De geluidschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te geven. De geluidsschermen moeten overall minstens 4 m hoogte hebben om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door de herrie flink te verlagen. Verder moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 1.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.
	9	Natuurcompensatie is een leuk bedacht doekje voor het bloeden maar heeft met de realiteit niets van doen. Amelisweerd is een eeuwenoud niet te compenseren rivierbos. De bomen hebben een geschiedenis en zijn niet domweg te vervangen door een dotje groen elders te tekenen. Het idee dat een deel van dit bos zou moeten wijken voor de asfaltwals van de minister ontstelt mij. Maar de gedachte dat deze onherstelbare schade vervolgens zou kunnen worden afgekocht door elders een paar bomen te planten is volslagen respectloos. Sommige dingen zijn nu eenmaal niet te koop!	In het project Ring Utrecht is voorzien in maatregelen om de effecten op de natuur te beperken (mitigatie) en om effecten te compenseren. Deze maatregelen zijn uitvoerig toegelicht in de rapportage Natuurmitigatie en compensatieplan. Dit is een onderliggende rapportage bij het tracébesluit en bij de milieu-effectrapportage. Een voorbeeld van een mitigerende maatregel is het aanbrengen van vleermuisvriendelijke verlichting in onderdoorgangen. Voor een betere sociale veiligheid is een goed verlichte onderdoorgang noodzakelijk. Bij gewone verlichting werkt dat versturend voor de vleermuizen. met de plaatsing van zorgvuldig geplaatste vleermuisvriendelijke verlichting wordt ervoor gezorgd dat de vleermuizen ongehinderd door de onderdoorgang kunnen vliegen terwijl meteen de sociale veiligheid verbetert. Ook zijn er algemene natuurversterkende maatregelen, zoals het realiseren van natuurvriendelijke oevers. Deze komen niet voort uit de noodzaak om effecten voor een bepaalde soort te beperken, maar uit de ambitie om de algehele

			<p>natuurwaarde en daarmee de biodiversiteit in het plangebied te versterken.</p> <p>Compensatie vindt plaats voor ecologische hoofdstructuur (EHS) en voor bomen, op basis van wettelijke regelingen. In het project is uitgegaan van een ruimhartige compensatie. Dit betekent dat er meer compensatie plaats vindt dan minimaal wettelijk noodzakelijk is. Dit is toegelicht in genoemd Natuurmitigatie- en compensatieplan. In de Nota van Wijziging en het tracébesluit is de EHS-compensatie verder uitgewerkt dan in het ontwerp-tracébesluit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>
	12	Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.	<p>De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.</p> <p>De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.</p>
ZWE-00659	3	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af	<p>Er is geen sprake van uitstel van de geluidssanering; de geluidssanering voor de A12 is onderdeel van het project ring Utrecht en staat als zodanig in de planning.</p> <p>De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden.</p> <p>De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.</p>
	13	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel Kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De Kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de Kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de Kievit geen compensatieplicht.</p>
	15	De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen in plaats van toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting.	<p>De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen.</p> <p>In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde</p>

			van de weg weerkaatsen. Dit kan worden bereikt door het scherm met absorberend materiaal te bekleden of het scherm vanuit de weg gezien achterover te laten hellen.
	19	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
ZWE-00660	1	<p>Ik ben inwoner van Groenekan en: Ik ga er vanuit dat alle onderdelen van deze zienswijze zorgvuldig worden behandeld en afgewogen, mede omdat Ik als inwoner van Groenekan sterk word geconfronteerd met het verbreden van de snelweg A27/Ring Utrecht met alle daarbij horende invloeden. Een snelweg die dwars door Groenekan loopt. Ik te maken heb met een door de Overheid veroorzaakt langdurige proces (in tweeën knippen van projecten en elkaar opvolgende wetgeving) Ik hierdoor jaren in onzekerheid leef over welke maatregelen er daadwerkelijk genomen worden en wanneer. En ook geconfronteerd word met een dubbel aantal jaren van uitvoering. Ik en met mij meer inwoners: in de aanloop van beide projecten (al 7 jaar) de directe gevolgen ondervinden: moeilijk, zo niet onverkoopbare huizen en stress.</p>	<p>Deze zienswijze is opgebouwd uit verschillende punten, die in het hiernavolgende bij punt 2 tm 13 beantwoord worden.</p> <p>Voor wat betreft het in tweeën knippen van projecten: In de gids van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit is beschreven wanneer en waarom de keuze is gemaakt voor twee verschillende procedures. Dit is ondermeer in de verschillende startnotities uitgelegd. Beide startnotities zijn in 2008 verschenen. In Groenekan is sprake van overlap van de beide projecten Ring Utrecht A27/A12 en A27/A1 waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer zal zijn dan als er slechts een project was onderzocht. Voor het project A27/A1 is het tracébesluit genomen en onherroepelijk geworden. Daarmee is duidelijkheid gekomen over de te nemen maatregelen.</p> <p>Op dit moment wordt voorzien dat er aan dit gedeelte van de A27 tweemaal gebouwd zal gaan worden, dit brengt zoals inspreker aangeeft tweemaal bouwhinder met zich mee. Met de aannemers van de projecten zal na het tracébesluit in overleg getreden worden om te zien of er een efficiëntieslag gemaakt kan worden zodat de dubbele bouwhinder zoveel mogelijk wordt beperkt.</p> <p>Zie voor beantwoording van het punt over de onverkoopbare huizen het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 bouwschade en nadeelcompensatie</p>
	4	<p>3. geluidwerende voorzieningen Ik ben van mening dat optimale geluidwerende voorzieningen essentieel zijn voor onze leefomgeving. Het is dan ook logisch dat er op een groot aantal lekken langs het tracé geluidwerende voorzieningen worden getroffen in de vorm van geluidschermen. Waarbij ik opmerk: Wanneer er een knip wordt gelegd tussen deeltrajecten dient dit niet ten koste te gaan van de inwoners van het dorp Groenekan. Met name wanneer er eveneens sprake is van tussentijds wijzigende juridische kaders.. Zoals het er nu uitziet lijkt het erop dat binnen de nieuwe wetgeving dezelfde uitkomst voor de leefomgeving wordt bereikt, echter, effectiviteit en ervaringen en wensen van bewoners dienen voorop te staan: In het u bekende geluidsrapport zijn voor twee locaties aanbevelingen gedaan om te komen tot effectievere geluidswerende maatregelen. Hiermee dient cumulatie van diverse geluidsbronnen te worden beperkt. Deze locaties betreffen de kern Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan. 3.a.Nieuwe Wetering : het op een andere wijze inzetten van geluidsmaatregelen is hier mogelijk effectiever. Overleg hierover dient gevoerd te worden met bewoners en de gemeente de Bilt</p>	<p>Er is nader onderzoek verricht naar de mogelijkheden om de maatregelen uit het ontwerp-tracébesluit anders in te zetten bij Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg, om op die manier de cumulatieve geluidbelasting te verlagen. Naar aanleiding van dit onderzoek zijn geen wijzigingen tussen ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit in de plaatsing van de schermen opgenomen.</p> <p>Voor de locatie bij de Koningin Wilhelminaweg is gekeken of het effectiever was om een scherm langs de spoorlijn neer te zetten; op deze locatie is ProRail echter bezig met een onderzoek naar afscherming van diezelfde spoorlijn in het kader van de sanering. Dit saneringsonderzoek is niet gereed voor het tracébesluit van de Ring gepubliceerd wordt.</p> <p>Voor de locatie Nieuwe Wetering is gebleken dat een verplaatsing van (een deel van) het wettelijke scherm niet leidt tot een verbetering van de geluidssituatie voor alle woningen daar. Een aanvullend scherm langs de N234 wordt beschouwd in het kader van het bovenwettelijk maatregelenpakket. De bovenwettelijke maatregelen maken geen deel uit van het tracébesluit. Er wordt voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen.</p> <p>Voor de kern Groenekan, langs het wegvak Utrecht-Noord - Bilthoven, volgt het project Ring Utrecht op het al afgeronde tracébesluit A27/A1. In het tracébesluit voor de Ring Utrecht is daarom</p>

		<p>de situatie conform dat tracébesluit als uitgangspunt gekozen voor het onderzoek voor het project Ring Utrecht.</p> <p>Uit een onderzoek dat begin 2015 is uitgevoerd, is gebleken dat deze werkwijze geen nadelige invloed heeft op de omvang van de maatregelen. Dit onderzoek is door de gemeente De Bilt en de Omgevingsdienst Regio Utrecht beoordeeld en de conclusies zijn door hun onderschreven.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>In Groenekan is sprake van overlap van twee projecten: Ring Utrecht en A27/A1, waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer is dan als er slechts een project zou zijn geweest. Dit geldt voor het gedeelte tussen aansluiting Utrecht-Noord en aansluiting Bilthoven. Voor het project A27/A1 is het tracébesluit genomen en onherroepelijk geworden. Daarmee zijn de te nemen maatregelen voor dit project inzichtelijk. Het tracébesluit van het project Ring Utrecht voorziet in het ombouwen van de spitsstrook in noordelijke richting naar een volwaardige vierde rijstrook. Bovendien worden er geluidsmaatregelen getroffen onder andere in de vorm van ophoging van het scherm van de A27/A1 aan de westzijde van de snelweg.</p> <p>Op dit moment wordt voorzien dat er aan dit gedeelte van de A27 tweemaal gebouwd zal gaan worden. Dit brengt zoals u aangeeft tweemaal bouw hinder met zich mee. Met de aannemer van het project A27/A1 wordt momenteel overlegd om te zien of er een efficiëntieslag gemaakt kan worden, zodat de dubbele bouw hinder zoveel mogelijk beperkt wordt.</p>
5	<p>4. Reflectieonderzoek en samenwerking met Pro Rail</p> <p>Zoals bij u bekend, is ten tijde van het TB A27/A1 door de bewoner van Koningin Wilhelminaweg 329 bezwaar gemaakt tegen de reflectie van de achterzijde van het geluidsscherm door het spoor. Met name de hoogste twee meter dragen in grote mate bij aan deze reflectie, welke nu nog verder zou worden versterkt door het plaatsen van een aanvullende meter.</p> <p>4.a. Koningin Wilhelminaweg: Ik wens een Reflectieonderzoek, zoals door de Raad van State voorgeschreven bij het TB A27/A1,</p> <p>Reflectieonderzoek ontbreekt op dit moment. Hierdoor kunnen maatregelen op dit moment nog niet worden gewogen op hun effectiviteit. Tegelijkertijd zorgt het spoorweglawaai, met name 's nachts voor overlast. Dit stuk spoor staat opgenomen in het Meerjaren Programma Geluidssanering voor mogelijke maatregelen langs het spoor. De omgevingskwaliteit en leefbaarheid zullen toenemen door het integreren van de diverse geluidsopgaven.</p> <p>4.b. Ik verzoek u om in breed verband met de gemeente de Bilt, de Provincie en uw Staatssecretaris, als verantwoordelijke voor ProRail en Milieu t.a.v. de Koningin Wilhelminaweg (met speciale aandacht voor de verzorgingsplaats) samen te werken op het integreren van diverse geluidsopgaven</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg.</p> <p>Bij het ontwerp-tracébesluit is bij het Deelrapport geluid - Specifiek in bijlage 12 een notitie opgenomen van TNO waarin geconcludeerd is dat de effecten van de reflecties van spoorweggeluid beperkt zijn en geen aanleiding geven voor aanvullende maatregelen.</p>
7	<p>6. Luchtkwaliteit</p> <p>Een slechte luchtkwaliteit is slecht voor de gezondheid en in het bijzonder voor kinderen die binnen 100 meter van de snelweg wonen en onderwijs krijgen. Op dit moment liggen 2 scholen in deze straal in Groenekan. Uit internationaal onderzoek blijkt dat kinderen die binnen 100 meter van een snelweg wonen of naar school gaan tot 10% minder longcapaciteit ontwikkelen en meer luchtwegklachten hebben. Binnen de woonkern Groenekan liggen onze woningen en scholen binnen die 100 meter en ik wens daarom dat er extra maatregelen worden getroffen. De gezondheidsraad heeft immers ook geadviseerd dat geen gevoelige bestemmingen binnen 300 meter van drukke wegen moeten worden gerealiseerd.</p> <p>6.a. Ik maak bezwaar tegen slechte luchtkwaliteit door de verbreding van de A27. Als inwoner wil ik weten aan welke concentraties ik word blootgesteld. Er dient meer onderzoek gedaan te worden naar regionale concentraties met effectieve rekenmodellen voor luchtkwaliteit.</p> <p>Ik mis de cumulatieve effecten ten opzichte van het TB A27/A1. Ik verzoek u deze effecten inzichtelijk te maken.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>In heel Groenekan, dus ook op de locatie van de scholen is het effect van het project zeer beperkt; de jaargemiddelde concentraties NO2 en fijn stof blijven vrijwel gelijk. specifieke maatregelen vanuit het project zijn daarom niet noodzakelijk.</p> <p>De voor het project Ring Utrecht uitgevoerde berekeningen zijn inclusief het effect van de A27/A1 omdat deze deel uitmaken van de vastgestelde autonome ontwikkeling. De effecten van het project A27/A1 maken deel uit van deze autonome ontwikkeling.</p>

8	<p>7. Snelheid Op diverse snelwegen in het land is in de afgelopen jaren de snelheid verhoogd tot 130 km/h. Deze ontwikkeling vind ik ten aanzien van de A27 absoluut onwenselijk en niet passend binnen de omgeving. Ik ga er dan ook vanuit dat u, in tegenstelling tot de A1, niet het snelheidsregime aanpast na het onherroepelijk worden van het TB.</p> <p>7.a. Ik wens dat er max. 100 km wordt gereden op de A27/Ring door en langs Groenekan.</p>	<p>De snelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in het tracébesluit. Dit betreft een maximumsnelheid van 100 km/uur op de A27, behalve 120 km/uur op het gedeelte boven Utrecht noord. Op de A12 geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur op de hoofdbaan en 80 km/uur op de parallelbaan. Op het moment van publicatie van het tracébesluit zijn er geen plannen daarna de snelheid te veranderen. Echter, het kan niet dat in het tracébesluit bepalingen opgenomen worden die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op veranderde inzichten in te gaan. Wel zal, mocht een verandering later in overweging genomen worden, de daartoe bestemde wettelijke procedure doorlopen worden met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p>
9	<p>8. De 15 miljoen bovenwettelijke maatregelen:</p> <p>8.a. Ik wens die in te zetten voor geluidwerende voorzieningen.</p> <p>Daarnaast verzoek ik u om de geluidproductieplafonds te verlagen overeenkomstig de daartoe te treffen bovenwettelijke maatregelen.</p>	<p>Het uitgangspunt voor het bovenwettelijk pakket is het samenstellen van een effectief geluidpakket. Hiervoor is gekozen op basis van een bewonersconsultatie die heeft plaatsgevonden in 2013, waar de voorkeur is uitgesproken om het budget voor bovenwettelijke maatregelen hoofdzakelijk aan geluidmaatregelen te besteden. Als het tracébesluit onherroepelijk is, zal het positieve effect van het bovenwettelijk maatregelenpakket planologisch worden verankerd door de geluidproductieplafonds te verlagen middels een ambtshalve wijziging.</p> <p>Op www.provincie-utrecht.nl/bwmringutrecht vindt u informatie over het definitieve bovenwettelijke maatregelenpakket.</p>
10	<p>9. Boscompensatie en bouwplaatsen</p> <p>Eind januari heeft onze gemeenteraad de Gebiedsvisie De Bilt Zuid vastgesteld, waarvan u eveneens melding maakt in de notitie "Proces van probleemverkenning naar Ontwerp-Tracébesluit". In de Gebiedsvisie is de nadruk gelegd op het open en kleinschalige landschap tussen De Bilt en de Uithof. Het gebied rond de Bunnikseweg en Universiteitsweg wordt gekenmerkt door halfopen tot open landschap, dat overwegend in gebruik is als grasland, aangevuld met verspreid gelegen agrarische bebouwing.</p> <p>De voorgestelde schaal aan boscompensatie aan de westzijde van de aansluiting Uithof/De Bilt (locatie 47 / maatregel 2NL5) vinden wij niet passend binnen deze karaktervolle omgeving. Eveneens stuit het voorstel op veel weerstand vanuit de omgeving. Ik ben dan ook van mening dat invulling van de compensatieopgave ingevuld dient te worden door vooral in te zetten op afscherming van de snelweg. Eveneens vraag ik aandacht voor de hinder van het bouwterrein op deze locatie. Niet alleen kan dit grote hinder opleveren voor de omwonenden, maar eveneens zorgen voor een aanzienlijke verstoring van de ecologie in het gebied. Ik ben dan ook van mening dat de omvang van het werkterrein beperkt dient te blijven binnen het gebied tussen de snelweg en de nieuwe aansluiting richting Breda. Eveneens dient de ecologische impact vooraf geminimaliseerd te zijn door de aanleg van de benodigde compensatie ten behoeve van de verbinding.</p> <p>Over de plaats van de van Boscompensatie en de afvoer van het water rond Groenekan is met bewoners geen overleg gevoerd. Dit wordt wel gewenst.</p> <p>9.a. Ik wens dat u overleg voert met bewoners en de gemeente de Bilt over de Boscompensatie, het afvoeren van water en de bouwplaatsen</p> <p>Van ervaring leren</p> <p>Daarnaast hoop ik, met de gemeente de Bilt dat u de ervaringen wilt delen van reeds uitgevoerde projecten. Het knooppunt De Hogt (Ring Eindhoven, A2-A67) biedt waardevolle aanknopingspunten over de wijze waarop infrastructuur en landschap met elkaar verenigd kunnen worden. Door diverse gebiedspartijen uit de omgeving van De Bilt is op basis van deze ervaring het initiatief "Liniepark Rijnsweerd" opgezet. Ik benadruk deze lessen te benutten en het initiatief verder te betrekken bij de uitwerking van het Landschapsplan en het Esthetisch Programma van Eisen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.2 Liniepark)</p> <p>Tijdens en voorafgaand aan de realisatiefase worden betrokken bewoners door Rijkswaterstaat en (uiteindelijk ook) de aannemer geïnformeerd over de werkzaamheden, de bouwfasering en de gevolgen voor hun woonomgeving. Via de projectwebsite, nieuwsbrieven, en berichten in (lokale) media zal met regelmaat informatie over de voortgang van de bouw worden aangeboden. Ook worden mogelijk informatiebijeenkomsten op locatie georganiseerd, waarbij zorgen of specifieke wensen door bewoners en nadere belanghebbenden kunnen worden geuit. Waar mogelijk zal daarop worden ingespeeld. Betrokkenen kunnen daarnaast met vragen gebruik maken van de 0800-8002 informatielijn.</p> <p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken.</p> <p>Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen.</p> <p>Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijzigingen. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>De boscompensatie wordt in eerste instantie zoveel mogelijk gezocht binnen het plangebied zelf. In het landschapsplan is gekeken waar dat mogelijk is. Er kunnen ook overwegingen zijn om boscompensatie op een bepaalde plek juist niet te willen zoals overwegingen vanuit cultuurhistorie of de beleving van een open landschap.</p> <p>Mede naar aanleiding van uw zienswijze is de inpassing van de EHS-compensatie in dit deelgebied aangepast in afstemming met belanghebbenden. De nu voorziene inrichting is beschreven in de Nota van Wijziging en het tracébesluit.</p> <p>De omvang van het beoogde werkterrein is sterk beperkt. Zie ook de nadere toelichting hieronder. De uitwerking van het Liniepark is geen onderdeel van het Esthetisch Programma van Eisen. Zie ook de nadere toelichting hieronder.</p>
ZWE-00661	<p>1 Wat mij betreft een zeer ondoordacht plan, gemaakt achter een bureau in Den Haag. Alleen gericht op economisch commerciële belangen (zoals zakelijk verkeer) en niet rekening houdend met</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.</p>

	<p>menselijke belangen (zoals gezondheid, woongenot, natuur, verpaupering van de wijk). Want dit project zal zeker een enorme weerslag op de omgeving hebben.</p> <p>Persoonlijk snap ik niet waarom economische belangen van de mens voor gaan op historie, natuur en omgeving. Fijn dat de economie goed gaat en dat er meer auto's bij zijn gekomen. De consequentie is dan meer files, die moeten we dan maar accepteren en incalculeren. Maar niet ten koste van bestaand historisch gebied of leefbaarheid van mens en dier. Overigens wijzen nieuwe inzichten van Centraal Planbureau (CPB) en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) op minder verkeersdrukte. Dus misschien is het beter te richten op andere duurzame oplossingen. Want Amelisweerd heeft al wat gebied moeten in leveren. Wederom zal er bos én landschap in de omgeving gekapt en aangetast worden. Volgens de Boswet moeten alle gekapte bomen langs het hele tracé 1 op 1 worden gecompenseerd. Maar daar is dan helemaal geen plek meer voor. Een 'dak op bak' is een zoethoudertje. Want op de bak is onvoldoende hoogte grond om grote bomen, zoals de huidige eeuwenoude bomen in Amelisweerd, te vervangen. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. Het is voor mij volkomen onacceptabel dat er meer dan 700 oude bomen worden gekapt voor een extra strook asfalt. Het duurt immers letterlijk honderden jaren voor je weer dezelfde capaciteit terug hebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en klimaatverbetering voor mens en dier.</p> <p>En dan de gevaren. Het is niet te accepteren dat een nationale overheid zo met onze levens speelt. Denk aan mogelijk scheuren of opblazen van de folieconstructie met de bijhorende consequenties voor Amelisweerd en omliggende woonwijken, waar geen passende oplossing voor is. Mocht het vlies tijdens de werkzaamheden beschadigd worden, dan kan u rekenen dat het verkeer op de A27 enige jaren afgesloten zal worden. De weg staat dan immers onder water.</p> <p>Reparatie en vernieuwing van de constructie zullen jaren duren. Dit zal een langdurig verkeersinfarct opleveren. Een oplossing ten koste van Amelisweerd of welk bos of weiland dan ook met een bypass voor het verkeer op de A27 moet bij voorbaat uitgesloten zijn. In het OTB komt niet baar voren dat hierover nagedacht is. Sterker, er bestaat nog geen oplossing volgens RWS. En wat te denken van de leefbaarheid tijdens en na de werkzaamheden. Luchtvervuiling en geluidsoverlast, wat uiteindelijk lijdt tot een uitzicht op 2 verdiepingen hoog asfalt of een geluidswal (van 12 tot 16 meter hoog !?).</p> <p>Doe normaal! Dit wil niemand is zijn of haar achter-/voortuin. En dan heeft Gemeente Utrecht ook plannen voor bouw van een nieuwe campus met 2000-2500 studentenwoningen en starterswoningen aan de Archimedsaan én gaat nog fijn de erfpacht in 2017 verhogen. Dit maakt mij erg boos, verdrietig en vooral angstig. Wie gaat mij daarin compenseren? Wie betaald het verlies in waarde van mijn huis? Kan ik mijn huis überhaupt nog verkopen? Nu verkopen betekent al dat ik een schuld heb, door daling van verkoopprijs door de economisch crisis.</p> <p>En dan heb ik het nog niet gehad over: Meer rijbanen is meer auto's op één plek is meer kans op ongelukken, extra hoge kosten door bescherming folieconstructie en de kaalslag en verdrijven van dieren in de natuurgebieden door de huidige plannen in het OTB.</p> <p>Ik verzoek u bovenstaande zienswijzen te gebruiken om daarmee af te zien van het OTB.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (2.2.1 verkeersprognoses en 2.2.2 gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit zoals nu voorligt. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>De effectanalyses onderschrijven niet de stelling dat het project een enorme weerslag op de omgeving zal hebben. In hoofdstuk 19 van de milieu-effectrapportage zijn de effecten op de wijk Rijnsweerd samenvattend beschreven. De geluidbelasting neemt in de gehele wijk af, het meest voor de woningen in de nabijheid van de huidige varkensboog. De luchtkwaliteit blijft vrijwel gelijk.</p> <p>Het ruimtebeslag op Amelisweerd is minder dan 2% van het oppervlak van het landgoed. In de milieu-effectrapportage is dit als een negatief effect beoordeeld, maar niet als een zodanig negatief effect dat dit de verbreding van de weg onaanvaardbaar maakt. De bomen worden zoveel mogelijk direct langs het tracé gecompenseerd. Dat betekent inderdaad niet dat ze 1op1 worden vervangen door gelijkwaardige bomen; de locaties van de vervangende bomen zijn wel zo gekozen dat ze de groenstructuur aan de oostkant van Utrecht versterken.</p> <p>(Huisvestings)plannen van de gemeente staan in het kader van het (ontwerp-)tracébesluit niet ter discussie en zijn geen redenen om het ontwerp-tracébesluit te wijzigen, danwel van de plannen af te zien.</p> <p>Voor meer informatie over de infrastructurele en ruimtelijke ordeningsplannen waar in het ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage rekening mee is gehouden zie bijlage B van het deelrapport verkeer.</p> <p>De meeste door u genoemde aandachtspunten zoals de campus, de erfpacht en de economische crisis vallen buiten de scope van het tracébesluit.</p>
ZWE-00662	1	<p>1.Amelisweerd is een eeuwenoud niet te compenseren bos. Deze bomen hebben een geschiedenis en zijn niet domweg te vervangen door een dotje groen elders te tekenen. De gedachte dat een deel van dit bos zal moeten wijken is verbijsterend. Maar het idee dat deze onherstelbare schade vervolgens zou kunnen worden gecompenseerd door elders een paar bomen te planten is ronduit respectloos. Sommige dingen zijn nu eenmaal voor inwoners van Rijnsweerd niet te koop!</p> <p>De Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit is nadrukkelijk een onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisweerd, met de grootst mogelijke kwaliteitstoetslag gecompenseerd.</p> <p>Compensatie van natuurwaarden vindt plaats binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving.</p>

2	2. De werkzaamheden binnen het folie hebben een (naar u zegt kleine, maar wel) zekere kans het vlies te beschadigen. Welke invloed kan dat hebben op de grondwaterstand in de wijk Rijnsweerd? Hoe groot is die kans en zijn er voldoende reserves binnen de projectbegroting om calamiteiten op te vangen?. Aan deze vragen gaat het ontwerp-tracébesluit volstrekt voorbij en dat is omdat het om zulke grote risico's gaat niet terecht.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
4	4.De bak door Amelisweerd is nu al een vreselijke doorsnijding van wat eens een mooi gebied was. Nu gaat u nog meer van het overblijvende gebied opofferen door de bak te verbreden. Overigens heeft de Raad van State juist in 1980 bepaald dat de bak zo smal mogelijk blijven moest. Daaraan moet u zich nog steeds houden. Ga dus voor een oplossing binnen de bak!.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.(2.8.2 Amelisweerd) De uitspraak waaraan de zienswijze refereert, is de uitspraak van de Kroon van 24 december 1980. Daarin is uitgesproken dat goedkeuring werd onthouden aan het bestemmingsplan Maarschalkerweerd. In dit bestemmingsplan werd onder meer de aanleg van de A27 planologisch mogelijk gemaakt. Gelet op bezwaren van de Aktie Amelisweerd, was de Kroon van oordeel dat de bestemming weggebonden groen ter hoogte van het bos Amelisweerd niet voor goedkeuring in aanmerking kwam, voor zover deze bestemming niet benodigd was voor de bak-constructie. De A27 is dan ook ter hoogte van Amelisweerd in een bak-constructie aangelegd, waarmee aan deze uitspraak gevolg is gegeven. De uitspraak is nu niet meer relevant, want uit het thans voorliggende tracébesluit met bijlagen en uit de bijbehorende milieu-effectrapportage tweede fase, volgt dat extra rijstroken moeten worden toegevoegd en weefbewegingen moeten worden verminderd, mede vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. Om dit uit te kunnen voeren, kan niet langer met de huidige bakconstructie worden volstaan.
7	7.Door verleggen van de geluidswal zal het aantal parkeerplaatsen in de wijk met 30 stuks afnemen. De wijk Rijnsweerd wordt al jarenlang door een extreem hoge parkeerdruk van buitenaf geteisterd. Om die reden is een afname met 30 parkeerplekken onacceptabel. Dit temeer omdat het huidige (privé) parkeerterrein (ca.450 parkeerplaatsen) tussen de studentenwoningen en de snelweg naar verwachting zal komen te vervallen na realisatie van de nieuwe campus aldaar.	Het (eventueel) compenseren van parkeerplaatsen wordt niet in het tracébesluit geregeld. Er is gekeken naar mogelijkheden voor optimalisatie van het ontwerp zodat de parkeerplaatsen gespaard kunnen worden. Aan de Enny Vredelaan bleek dit niet mogelijk. Dit was wel het geval bij het Oude Tolhuys waar door een aanpassing aan het ontwerp en de waterberging een deel van de parkeerplaatsen gespaard kon worden. Deze wijziging is te vinden in de Nota van Wijziging 2020 behorende bij het tracébesluit. Daarnaast is Rijkswaterstaat in gesprek met de gemeente Utrecht voor het vinden van een passende oplossing. Mogelijk dat dit wordt opgenomen in de bestuursovereenkomst.
8	8. Het is het onduidelijk welke emissiefactoren zijn gebruikt. Zijn de prognoses gebaseerd op de schone papieren typekeuringsnormen (denk aan de sjoemelsoftware vrachtautofabrikanten en VW) of de veel hogere emissies van de echte tests op de weg? Hoe verloopt de vervanging van oude door nieuwe voertuigen? De penetratiegraad van schonere voertuigen in het toekomstige wagenpark kan tegenvallen doordat auto's een steeds langere levensduur bezitten (https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2016/20/personenauto-s-steds-ouder). Graag zou ik zien hoe u dit alles verdisconteerd.	In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&M bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Tabellen_grafieken/Milieu_Leefomgeving/Emissiefactoren . De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer. Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.
10	10.De groene verbinding wordt zo smal uitgevoerd dat de tunnelwet net niet van toepassing is. Wat mist is een veiligheidsonderzoek voor een tunnel die net geen tunnelwet-tunnel is.	Ook voor onderdoorgangen als deze die niet onder de tunnelwet vallen zijn richtlijnen waar RWS zich aan moet houden die de veiligheid waarborgen. Deze worden uiteraard gevolgd. Ook wordt rekening gehouden met de verschillen in lichtintensiteit
12	12. De woonwijk Rijnsweerd in het zuidoosten van Utrecht heeft nu al te lijden van geluidsoverlast en hoge concentraties fijnstof. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om de nu al noodzakelijke geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het OTB niet compleet. Om die reden wijs ik het OTB in de huidige vorm af.	Er is geen sprake van uitstel van de geluidssanering; de geluidssanering voor de A12 is onderdeel van het project ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden.

			<p>Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.</p> <p>Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.</p>
	14	<p>14. Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, zal het gevoel van onveiligheid groter worden.</p>	<p>De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.</p> <p>De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.</p>
ZWE-00663	5	<p>Om de uitkomsten van de luchtberekeningen in het MER goed te kunnen beoordelen zou ik graag willen weten hoe de toekomstige emissies zijn berekend. Het gaat dan met name over de samenstelling van het wagenpark en bijbehorende emissiefactoren per voertuigklasse. In de Bijlage 3 van het Deelrapport luchtkwaliteit 'invoergegevens modelberekeningen' staan dergelijke essentiële data niet vermeld. Het MER schiet tekort in transparantie.</p>	<p>In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&M bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Tabellen_grafieken/Milieu_Leefomgeving/Emissiefactoren. De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer.</p> <p>Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.</p>
	6	<p>De geluidschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te geven. De geluidsschermen moeten overal minstens 4 m hoogte hebben om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door de herrie flink te verlagen. Verder moet geluidweerskaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels.</p>	<p>De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 1.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.</p>
ZWE-00664	2	<p>Bovendien wordt er pas achteraf gecompenseerd. Wanneer de verbreding dan echt onontkoombaar is, dan dient compensatie vooraf plaats te vinden. De vraag is dan waar: betekent dit gewoon bomen planten op het landgoed, terwijl er meer dan 32 hectare oppervlak verdwenen is? Dat is geen compensatie. Compensatie dient in zo een geval ook het opkopen van grond en deze om te vormen naar natuur. En dit in de directe aansluiting op Amelisweerd. Waar denkt de overheid dit te doen?</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de oppervlakte van het landgoed, de aangetaste natuur wordt ruimhartig gecompenseerd.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren (zie de toelichting bij het tracébesluit). De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de ecologische hoofdstructuur (EHS), met inbegrip van Amelisweerd, met de grootst mogelijke kwaliteitstoelage gecompenseerd.</p> <p>Compensatie van natuurwaarden vindt plaats binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving. Het ruimtebeslag dat het project legt op beschermde gebieden (ecologische hoofdstructuur = EHS) wordt gecompenseerd. Samen met regiopartijen (Provincie Utrecht,</p>

		gemeenten, natuur beherende organisaties) is gezocht naar geschikte locaties voor de compensatie van EHS. Versteving van de bestaande EHS is daarbij een van de uitgangspunten geweest. EHS-compensatie vindt uitsluitend plaats op gronden die daarvoor in aanmerking komen zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013-2028. Dit betekent dat EHS-compensatie buiten de bestaande EHS (maar wel daaraan grenzend) en bij voorkeur binnen de zogenaamde groene contour plaatsvindt.
		Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.2 Amelisweerd en bomenkap en paragraaf 2.8.4 effect van geluid op vogels in Amelisweerd).
10	En het kan u niet ontgaan zijn: Sjoemeldiesels vervuilen veel meer dan tot nu toe gedacht. Moderne dieselauto's en vrachtauto's stoten meer stikstofoxiden uit dan de normen toestaan. Het wegverkeer is dus nog veel schadelijker voor de natuur en de mens door stikstofdepositie dan we al wisten. Reden temeer om het verkeersvolume extra terug te dringen in plaats van nog meer te faciliteren. Geen verbreding van de Ring dus. Eerst moet u de naam Natura 2000 waar maken.	De recent in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.
11	Normoverschrijdingen zijn volgens de MER niet te verwachten. Wel nemen de totale emissies volgens de effectanalyse (paragraaf 8.3) in totaal met tegen 4% toe (OTB tov autonoom). Uit tabel 8.4 blijkt echter dat voor elk deelgebied de percentages veel hoger liggen. Hoe kan dan de stijging in het totale plangebied op minder dan 4% uitkomen? Hoeveel bedragen de toenames van het OTB ten opzichte van de huidige situatie? Waarschijnlijk worden de modellen net zo lang bewerkt totdat de juiste uitkomsten eruit komen, en, als de snelweg er dan ligt en de uitstoot blijkt in de praktijk veel hoger te liggen, is het leed al geleden.	De aangehaalde tabel 8.4 geeft aan dat de emissies per deelgebied stijgen met 4 tot 8%. Het juridisch voorgeschreven studiegebied voor luchtkwaliteit, vanaf de voorafgaande tot en met de eerstvolgende aansluiting op de wegaanpassing, is echter groter dan het totaal van de vier deelgebieden (het plangebied). In het studiegebied buiten het plangebied is de toename van de emissie veel geringer, waardoor de toename in het gehele studiegebied kleiner is dan 4%. In hoofdstuk 8 van het milieueffectrapport worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030, na realisatie van het project, sprake van een afname. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Na realisatie van het project (2026) zal door de jaarlijkse monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) getoetst worden aan de dan geldende normen. Indien de dan geldende normen worden overschreden zullen extra maatregelen worden genomen.
16	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stressfactor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
ZWE-00665	1 De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidssanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af	Er is geen sprake van uitstel van de geluidssanering; de geluidssanering voor de A12 is onderdeel van het project ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidsschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidsschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden.

			<p>De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.</p>
ZWE-00666	6	<p>Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>
	8	<p>Normoverschrijdingen zijn volgens de MER niet te verwachten. Wel nemen de totale emissies volgens de effectanalyse (paragraaf 8.3) in totaal met tegen 4% toe (OTB tov autonoom). Uit tabel 8.4 blijkt echter dat voor elk deelgebied de percentages veel hoger liggen. Hoe kan dan de stijging in het totale plangebied op minder dan 4% uitkomen? Hoeveel bedragen de toenames van het OTB ten opzichte van de huidige situatie? Waarschijnlijk worden de modellen net zo lang bewerkt totdat de juiste uitkomsten eruit komen, en, als de snelweg er dan ligt en de uitstoot blijkt in de praktijk veel hoger te liggen, is het leed al geleden.</p>	<p>De aangehaalde tabel 8.4 geeft aan dat de emissies per deelgebied stijgen met 4 tot 8%. Het juridisch voorgeschreven studiegebied voor luchtkwaliteit, vanaf de voorafgaande tot en met de eerstvolgende aansluiting op de wegaanpassing, is echter groter dan het totaal van de vier deelgebieden (het plangebied). In het studiegebied buiten het plangebied is de toename van de emissie veel geringer, waardoor de toename in het gehele studiegebied kleiner is dan 4%. In hoofdstuk 8 van het milieueffectrapport worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030, na realisatie van het project, sprake van een afname. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Na realisatie van het project (2026) zal door de jaarlijkse monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) getoetst worden aan de dan geldende normen. Indien de dan geldende normen worden overschreden zullen extra maatregelen worden genomen.</p>
	9	<p>Ik maak ernstig bezwaar tegen het kappen van vele bomen in het recreatiepark De Voorveldse Polder. Door een soort domino-effect als gevolg van een extra rijstrook, die weer leidt tot het opschuiven van de afrit en de noodzaak van waterberging ter compensatie is de aanslag bijzonder groot. Nut en noodzaak hiervan is niet aangetoond.</p>	<p>De extra rijstrook op de westelijke hoofdrijbaan van de A27 heeft slechts over een relatief beperkte lengte invloed op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder, namelijk alleen ter plaatse van het puntstuk (aansluiting toerit op parallelrijbaan). Daarnaast wordt langs de toerit een vluchtstrook aangelegd die noodzakelijk is vanuit oogpunt van verkeersveiligheid. Deze vluchtstrook heeft impact op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder. Dit effect is niet te vermijden binnen de doelstellingen van het project.</p> <p>Mede naar aanleiding van deze zienswijze is het ruimtebeslag in het recreatiepark aangepast door het verleggen van de geplande waterberging. Hierdoor kunnen meer bomen gehandhaafd blijven. In de Nota van Wijziging 2020 is dit toegelicht.</p>
	12	<p>Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).</p>	<p>De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan EHS-compensatie (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van EHS zal plaatsvinden. In het tracébesluit is aangegeven hoeveel oppervlakte EHS hier gecompenseerd zal worden.</p>

	15	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.
ZWE-00667	1	<p>Onderwerp: De muur van 12 mtr hoogte tbv Lunetten gaat middels weerkaatsing juist zorgen voor extra geluidsoverlast op Mereveld. Ik woon op nr 9a maar heb een werkplaats op nr 4 kadastraal sectie O 344 en dat is nabij de verdiepte bak en de geluidsoverlast is daar nu al verschrikkelijk. Overigens is bij de eerdere bouw van de verdiepte bak mijn toegangsweg sectie O 60 volledig kapot gereden door Transverko uit Den Haag middels de aanvoer van verharding en het zware bouwtransport van de HBG de aannemer uit den Haag. Dit is nooit gecompenseerd en ik heb enorme schade geleden en overlast ondervonden terwijl ik nooit toestemming had gegeven gebruik te maken van toegangsweg. De HBG en de Gemeente Utrecht hadden beloofd de schade te herstellen, maar dat werd na afloop van de werkzaamheden niet gedaan. Zelfs het naast gelegen weiland waar ik het voortgezet agrarisch gebruik van heb werd, waar de bouwketen en opslag waren gevestigd zijn nooit in de oude staat terug gebracht, de sintels en andere verharding ligt nog steeds op het weiland en is als weiland onbruikbaar. Dit weiland is eigendom van de Gemeente Utrecht en ik begrijp niet dat de Gemeente deze oplevering heeft geaccepteerd, maar dat is hun zaak. Verder is de verbreding juist de schuld van de Gemeente Utrecht door een ieder uit te nodigen naar IKEA, Jaarbeurs, HC notabene naast het Station en de Uithof te komen en wel met de auto. Utrecht groeit enorm en er moeten nog 70 000 bewoners bijkomen en dan verklaart de Gemeente doodleuk tegen de verbreding te zijn. Als de vrienden van Amelisweerd destijds akkoord waren gegaan met de plannen van RWS dan had ik nu niet weer 8 jaar in de rommel gezeten. Onjuistheden: geen onjuistheden Over het hoofd gezien belang: Een 12 meter hoge muur aan de Mereveld zijde. Geraakt in belang: De geluidsoverlast is op nr 4 en 9a ondraaglijk, wat 9a betreft mede door de A 12.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de procedures van de Wet milieubeheer ten aanzien van geluidhinder en de afweging van doelmatige geluidmaatregelen.</p> <p>De nieuw te plaatsen geluidschermen in het project Ring Utrecht zullen in het deel ten zuiden van de aansluiting Utrecht-Noord 10 graden achteroverhellend worden geplaatst, gezien vanaf de wegzijde. Een dergelijke plaatsing zorgt ervoor dat het gereflecteerde geluid de woningen aan de overzijde niet of nauwelijks bereikt. Daarnaast zullen de niet-doorzichtige panelen in deze schermen worden uitgevoerd in een geluidsabsorberend materiaal, waardoor de reflecties nog minder zullen zijn. Op de delen waar de schermen transparant worden uitgevoerd, aan weerszijden van de A12 vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, kan geen absorberend materiaal worden toegepast. Uit aanvullend onderzoek, zie bijlage 6 van het Deelrapport Specifiek, is gebleken dat het transparant, reflecterend uitvoeren van deze schermen niet leidt tot toenames van de geluidbelasting aan de overzijde. Bij de toetsing van de toekomstige situatie met het project Ring Utrecht is uitgegaan van geluidschermen die 80% van het geluid absorberen en dus 20% van het geluid reflecteren. De in het tracébesluit berekende geluidbelastingen zijn inclusief deze reflectiebijdrage vergeleken met de toetswaarden en op basis van die toetsing zijn de doelmatige geluidbeperkende maatregelen vastgesteld.</p> <p>Het effect van de geluidreflectie in de totale geluidbelasting is gering en kan door het toepassen van geluidbeperkende maatregelen zoals een stiller wegdek ruimschoots worden gecompenseerd.</p>
ZWE-00668	1	Waar geluid van een spoorweg kan reflecteren tegen geluidsschermen, die u in dit plan plaatst, moet u die reflectie betrekken in de berekeningen. Dat heeft u niet overal correct gedaan en derhalve moet u dat rechtzetten.	<p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidsscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidsscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidsscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27. Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidsscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst. In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten</p>

			van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.
	5	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.
ZWE-00669	6	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
	7	Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.	Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27. Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog “bovenwettelijk geluidscherm” geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst. In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.
ZWE-00670	1	Als bewoner van de landgoederen maak ik mij grote zorgen over de verbreding van de A27 en de consequenties daarvan voor de landgoederen waar ik al bijna 30 jaar woon. Daarom dien ik een zienswijze in over het ontwerp-tracébesluit Ring Utrecht. Mijn zienswijze betreft 3 punten: a. Verbreding binnen de bak en ter plaatse een maximale snelheid van 80 km/u.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur. Conform de Tracéwet kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van Ecologische Hoofdstructuur (EHS) zal plaatsvinden. In het tracébesluit is exact aangegeven waar en met welke oppervlakte de EHS gecompenseerd zal worden. Zie ook hiervoor de nota van wijziging.

		<p>b. Geen dak op de bak. c. Afdoende geluidswering langs de gehele landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen.</p> <p>ad a. Met de verbreding van de bak bestaat het risico van beschadiging van het folie dat het grondwater tegen moet houden op de A27 ten zuiden van de bak. Het folie is toentertijd als unieke oplossing bedacht om samen met de betonnen bak de landgoederen zo minimaal mogelijk aan te tasten. Algemeen erkend werd dat de landgoederen zo kwetsbaar en zo bijzonder zijn dat die bescherming en de kosten daarvan gerechtvaardigd waren. Dit is in 1980 bekrachtigd door de Raad van State en deze uitspraak is nog steeds geldig! De bak en het folie werden aangelegd vanuit de gedachte dat deze aanleg eenmalig en definitief zou zijn. De risico's van schade aan het folie bij verbreding van de weg zijn zeer groot, de financiële consequenties kunnen gigantisch zijn, want eenmaal met het werk begonnen is er geen weg meer terug. Als het fout gaat, is herstellen in de oude staat simpelweg niet meer mogelijk.</p> <p>De verbreding van de bak veroorzaakt een onaanvaardbare aantasting van de landgoederen. De landgoederen bestaan niet alleen uit bos met eeuwenoude bomen, maar ook uit weilanden, houtwallen, zichtassen, boomgroepen en de Kromme Rijn met het jaagpad, uitgeroepen tot het leukste wandelpad van 2015. Dit alles vormt een zeer fraai en geliefd coulissenlandschap. Het treffen van compenserende maatregelen maakt deze aantasting op geen enkele wijze ongedaan. De compenserende maatregelen zijn trouwens nog onvoldoende uitgewerkt en er is beslist nog geen overeenstemming over. Vanwege het gehele project Ring Utrecht wordt dit Krommerijnschap al ernstig aangetast, een extra aantasting van het bos door verbreding van de bak valt niet te verdedigen, juist omdat verbreding van de bak onnodig is als op de Ring Utrecht een snelheid van 80 km/u. Daarom: Verbreding binnen de bak en de snelheid ter plaatse aanpassen tot 80 km/u.</p>	<p>Het project Ring Utrecht heeft onderzocht of bij het hanteren van een snelheid van 80 km/uur een ontwerp mogelijk is waarbij de Bak Amelisweerd niet verbreed hoeft te worden. De conclusie is dat dit niet op een verkeersveilige manier mogelijk is. De commissie Schoof heeft in haar rapport "besluitvorming verbreding A27: de Bak in Amelisweerd"(maart 2013) dit bevestigd. Voor een uitgebreide toelichting, zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016)</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.(2.8.2 Amelisweerd)</p> <p>De uitspraak waaraan de zienswijze refereert, is de uitspraak van de Kroon van 24 december 1980. Daarin is uitgesproken dat goedkeuring werd onthouden aan het bestemmingsplan Maarschalkerweerd. In dit bestemmingsplan werd onder meer de aanleg van de A27 planologisch mogelijk gemaakt. Gelet op bezwaren van de Aktie Amelisweerd, was de Kroon van oordeel dat de bestemming weggebonden groen ter hoogte van het bos Amelisweerd niet voor goedkeuring in aanmerking kwam, voor zover deze bestemming niet benodigd was voor de bak-constructie. De A27 is dan ook ter hoogte van Amelisweerd in een bak-constructie aangelegd, waarmee aan deze uitspraak gevolg is gegeven. De uitspraak is nu niet meer relevant, want uit het thans voorliggende tracébesluit met bijlagen en uit de bijbehorende milieu-effectrapportage tweede fase, volgt dat extra rijstroken moeten worden toegevoegd en weefbewegingen moeten worden verminderd, mede vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. Om dit uit te kunnen voeren, kan niet langer met de huidige bakconstructie worden volstaan.</p>
	3	<p>ad c. Uit het voorgaande kan nu geconcludeerd worden dat het naar het zuiden opgeschoven Dak op de Bak leidt tot extra en onaanvaardbare geluidstoename op de landgoederen. Het is daarom nog meer dan voorheen van belang dat er een goede geluidswering komt vanaf de provincialeweg N411 tot aan het viaduct over de Weg tot de Wetenschap. Dit dient een scherm te zijn en geen wal, omdat een wal het geluid niet voldoende 'afvangt' en veel ruimte nodig heeft. Het kan een doorzichtig scherm zijn, zodat de automobilisten enig zicht houden op het landschap en niet het gevoel hebben in een soort van tunnel te rijden als ze langs Utrecht gaan. In het kader van de 'duurzame weg' heeft Movares in opdracht van Bestuur Regio Utrecht reeds onderzoek gedaan naar een glazen overkapping over de A27. Amelisweerd werd genoemd als een van de locaties die kansrijk zijn op basis van een kosten-batenanalyse. Dit zou een mooie vervanging kunnen zijn van het Dak op de Bak en goed te combineren met geluidswering over een langere afstand. Daarom: afdoende geluidswering langs de gehele landgoederen Amelisweerd en Rhijnauwen</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.3 glazen overkapping).</p> <p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de aanvullende inpassingsmaatregelen die in het tracébesluit worden getroffen, die tevens een positief effect op de geluidssituatie in Amelisweerd hebben.</p>
ZWE-00671	1	<p>In het plan resp de MER is onvoldoende aandacht besteed aan resp rekening gehouden met de toename en opeenhoping van fijnstof en, onder andere, stikstofoxide, met name aan de uitgang van de tunnel (dak op de bak) noordzijde, maar ook overigens langs het nieuwe trace. Door de directe nabijheid van sportvelden lopen de sporters het risico met deze opeenhoping van stoffen in aanraking te komen, hetgeen een gevaar is of kan betekenen voor de gezondheid. Het is aanmerkelijk dat er aanvullende maatregelen nodig zijn om de sporters zo veel mogelijk te beschermen tegen deze schadelijke stoffen, zoals het verleggen van enkele van de sportvelden.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>In hoofdstuk 8 van de milieu-effectrapportage worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Dit geldt ook voor de hogere concentraties luchtverontreinigende stoffen nabij de uitgangen van de dak op de bak. Op de sportvelden en ook bij de tunnelmonden waar de concentraties hoger zijn, wordt nog ruimschoots aan de Europese luchtnormen voldaan. Op veel plaatsen is onderzoek gaande naar het reinigen van de emissies van het wegverkeer door toevoegingen aan geluidschermen of kunstwerken. Dit kunnen specifieke katalysatoren of specifieke planten zoals een groenblijvende klimop zijn. Een recent voorbeeld hiervan is de Wall4Life. Locaties waar de maatregelen specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven én geluidschermen</p>

			noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het MMA een filterende toevoeging aan de geluidschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen. De locatie ter hoogte van de sportvelden komt daarvoor in aanmerking.
ZWE-00673	4	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stressfactor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
	10	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af	<p>Er is geen sprake van uitstel van de geluidssanering; de geluidssanering voor de A12 is onderdeel van het project ring Utrecht en staat als zodanig in de planning.</p> <p>De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt en kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden.</p> <p>De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.</p>
	11	Volgens het deelrapport lucht bevat het rekenmodel zoveel mogelijk emissies van praktijktesten. Een medewerker van RWS vertelde ons op de informatieavond van 17 mei dat er nog veel factoren van TNO-rollenbanktesten werden gebruikt in het luchtmodel, onder andere in de basismonitoringgegevens van de Emissieregistratie. Zijn dit volgens de Minister ook praktijktesten?	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.</p>
	15	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.	<p>Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermde Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit.</p> <p>Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl.</p>

ZWE-00674	10	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.	<p>Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermd Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit.</p> <p>Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl.</p>
ZWE-00675	2	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stressfactor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
	6	Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	<p>In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt.</p> <p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
	7	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	<p>De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p> <p>Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan</p>

			van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.
	8	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.	Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermde Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit. Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl .
ZWE-00676	1	Ik maak bezwaar tegen het ontwerpbesluit en milieueffectrapport A27/A12 Ring Utrecht, om de volgende redenen: Er zijn te weinig maatregelen tegen de ziek makende laagfrequente Brom/Zoem toon boven Utrecht, veroorzaakt door het verkeer. Rijkswaterstaat overtreedt de regels. 1) ZIEKMAKENDE BROMTOON BOVEN UTRECHT. In het milieueffectrapport wordt de geluidsnorm aangehouden, maar de geluidsnorm gaat niet over laagfrequent en infrason geluid, de bekende bromtoon boven Utrecht. De bromtoon is 24/7 aanwezig en het is altijd dezelfde toon, hij stopt nooit, alleen 's-nachts om 4 uur als er geen verkeer is of als er een file staat. Er is geen verschil tussen een harde en een zachte bromtoon, je merkt alleen als de bromtoon verdwenen is. Er is te weinig expertise en interesse bij Rijkswaterstaat en de Gemeente voor laagfrequent en infrason geluid. Een Gemeente ambtenaar heeft bij mij toegegeven, dat hij laagfrequent geluid niet kan herkennen en hij bezit ook geen meetapparatuur, maar er zijn in Nederland een miljoen mensen die er wel gevoelig voor zijn en erg ziek van worden. De A12 en de Galecopperbrug liggen veel hoger dan Utrecht, waardoor het geluid en de luchtvervuiling op de stad neerdaalt en dit wordt volgens plan over 10 jaar verholpen, dat is onacceptabel. In het plan zijn extra isolatie maatregelen voor woningen met een hoge geluidsbelasting, maar als je een woning extra isoleer dan wordt het laagfrequent geluid in de woning versterkt. In het ontwerp worden geluidsgevoelige objecten speciaal beschermd, maar de bromtoon van de A12 en A2 is in de stadshofjes in het centrum waargenomen. Mijn advies is, pak de bron goed aan, een halve overkapping voor de A12 en A2 zoals in Zeist en een het beste scherm op de Galecopperbrug. Er wordt 1 miljard aan de wegen besteed, waarvan 1 % tegen geluidsoverlast, het welzijn van de Utrechtse bevolking is ondergeschikt aan een paar minuten winst in reistijd voor de automobilisten.	In de richtlijnen voor de planstudie Ring Utrecht is het aspect laagfrequent geluid niet genoemd, er was dus geen aanleiding om dit te onderzoeken in het project Ring Utrecht.
	2	2) RIJKSWATERSTAAT OVERTREEDT DE REGELS. De Galecopperbrug (A12) is in 2016 uitgebreid met een aantal rijstroken en gerenoveerd. Deze brug is een grote veroorzaker van de Brom/Zoemtoon in de stad Utrecht. In het ontwerpbesluit A27/A12 staan geluidschermen van 4 meter en hiermee erkent Rijkswaterstaat dat de brug boven de geluidsnorm zit, maar de bewoners van Utrecht moeten 10 jaar (tot 2026) wachten tot die schermen zijn aangebracht. Rijkswaterstaat heeft een regel dat geluidschermen alleen aangebracht worden als een weg uitgebreid wordt en er zijn in 2016 extra rijbanen op de Galecopperbrug aangelegd, maar de Utrechters moeten 10 jaar wachten. De A2 bij Papendorp is ook pas gereconstrueerd, maar er zijn niet de benodigde geluidschermen	De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.

		<p>geplaatst. Bij recente metingen door Rijkswaterstaat is gebleken dat de geluidsnorm bij Papendorp zwaar wordt overschreden. RIJKSWATERSTAAT KOM JE VERPLICHTINGEN VANDAAG NA EN NIET OVER 10 JAAR! 1) Plaats alstublieft vandaag de geplande geluidschermen op de Galecopperbrug en niet over 10 jaar. Het ontwerp van de glazen schermen is al bekend, ze worden met een paar bouten gemonteerd, het zijn dezelfde schermen die langs de A2 bij de Lekbrug bij Nieuwegein zijn geplaatst. 2) Breng isolatie (bijv. steenwol) onder de brug aan , er is ruimte genoeg. 3) Leg de extra rijstrook met de hoge geluidschermen op de A12 eerst aan en begin daarna aan de A27. Voor de A27 zijn veel bezwaren en de extra rijstrook op de A12 kan zo aangelegd worden. 4) Plaats vandaag de geplande hoge geluidschermen bij Galecop Zuid, Papendorp, Kanaleneiland en Hoograven. Het verkeerslawaai (de Brom/Zoemtoon) van de A2 gaat over Papendorp zo de stad Utrecht in, vooral bij een ZW-Wind. Over het hoofd gezien belang: Het belang van bijna alle bewoners van Utrecht die door de Bom/Zoem toon lichamelijke klachten hebben, ongemak en spanning, vermoeidheid en irritatie, concentratiestoornissen, misselijkheid, duizelingen en depressies. Geraakt in belang: Mijn welzijn wordt aangetast.</p>	<p>Zoals u aangeeft is de Galecopperbrug in 2016 gerenoveerd, voor dit project was het destijds, op grond van de toen geldende Wet milieubeheer, eveneens verplicht om een akoestisch onderzoek uit te voeren naar de effecten. Het project omvatte een technische reconstructie en een geringe verhoging van de brug, er zijn geen nieuwe rijstroken aangelegd. Uit het akoestisch onderzoek bleek dat de renovatie van de brug niet leidde tot overschrijdingen van de grenswaarde en er was dan ook geen noodzaak tot het treffen van maatregelen. In het kader van het project Ring Utrecht is de geluidssituatie opnieuw beoordeeld. De geluideffecten van dit project moeten beoordeeld worden volgens de nu geldende geluideisen van de Wet milieubeheer. Daarin is een nieuwe verplichting opgenomen om de geluidbelasting in de wijken Kanaleneiland, Hoograven en Lunetten met 5 dB te verlagen. Dit leidde tot de geluidschermen zoals die in het ontwerp-tracébesluit zijn opgenomen. Bij de afweging van deze maatregelen is specifiek aandacht geschonken aan de afstraling van geluid van de onderzijde van de Galecopperbrug. Onderzocht is of de geluidafstraling van de onderzijde van de brug een significante geluidbron zal gaan vormen nu het directe geluid van de bovenzijde van de brug door de te plaatsen geluidschermen wordt verminderd. Dit onderzoek heeft echter niet geleid tot omvangrijkere maatregelen: met de nu in het ontwerp-tracébesluit opgenomen maatregelen kan vrijwel in het gehele gebied een verlaging van de geluidbelasting met 5 dB of meer worden bereikt. Met het stillere wegdek op de A12, tweelaags ZOAB, en de nieuw te plaatsen geluidschermen wordt het geluid van de onderzijde van de brug niet dominantier . U geeft aan een storend brom/zoemtoon waar te nemen vanuit de richting van de A2 die altijd dezelfde toonhoogte heeft. Noch uit de metingen die onder de Galecopperbrug zijn verricht noch uit de literatuur blijkt dat de autosnelwegen rond Utrecht noch de brug een bron vormt van laag frequent geluid.. U geeft aan dat de door u waargenomen bromtoon om rond 4 uur stopt. Juist in deze periode neemt de verkeersintensiteit weer toe. Vanwege de aard van het geluid en het feit dat dit geluid ver draagt, zou het even goed een bedrijf of scheepvaart de bron kunnen zijn van de door u waargenomen bromtoon. In het richtlijnen voor de milieu-effectrapportage voor het project Ring Utrecht is het effect van laagfrequent geluid niet genoemd als een te onderzoeken aspect. Bij de voorbereiding van dit tracébesluit is de nodige kennis omtrent relevante feiten en af te wegen belangen vergaard. Dit ziet eveneens op belangen van omwonenden en hun leefomgeving. Op grond hiervan heeft een zorgvuldige belangenafweging plaatsgevonden die ten grondslag ligt aan het tracébesluit.</p>
ZWE-00677	10	<p>Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.</p>	<p>Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermd Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit. Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl.</p>
	11	<p>De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.</p>	<p>De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.</p>
ZWE-00678	1	<p>Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de</p>

			<p>grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>
ZWE-00679	2	Tot slot wijs ik erop dat toenemende verkeersintensiteit door verbreding de stik- en fijnstofniveau's stijgen, ook in onze tuinen, balkons en uiteindelijk in onze huis. Ik zie in het OTB geen maatregelen om dit tegen te gaan. Wij dringen aan op plaatselijk onderzoek (en geen modelsimulaties) van huidige niveau's en verwachte toekomstige niveau's en de consequenties voor onze gezondheid.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>In hoofdstuk 8 van de milieu-effectrapportage worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Alle gevoelige bestemmingen binnen het studiegebied hebben een toe- of afname van de concentratie stikstofdioxide van minder dan 1,2 µg/m³ en een toe- of afname van de concentratie fijn stof van minder dan 0,4 µg/m³. Het effect van het project is daarmee gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Extra maatregelen zijn niet nodig. De luchtkwaliteit resultaten voor het project zijn berekend met rekenmodellen. Meten van toekomstige wegaanpassingen is niet mogelijk. Daarnaast wordt de luchtkwaliteit in Nederland continu gemeten met het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML) door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Modelberekeningen zorgen voor een geografisch meer gedetailleerd en beter dekkend totaalbeeld van de luchtkwaliteit dan mogelijk is op basis van alleen metingen op een beperkt aantal meetlocaties. De metingen vormen een essentiële basis voor de ijking van modelberekeningen. Mede op basis van de RIVM meetresultaten worden de te hanteren uitgangspunten voor de rekenmodellen jaarlijks getoetst en zo nodig bijgesteld. Hierdoor wordt de betrouwbaarheid van rekenmodellen vergroot. In het rekenmodel worden de concentraties verontreinigende stoffen berekend langs de weg en ter hoogte van uw huis. Vanaf de weg nemen de concentraties af en zullen op grote afstand van de weg de achtergrondconcentratie benaderen.</p>
ZWE-00680	1	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.
	4	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stressfactor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
	14	Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.	Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken is het in enkele gevallen noodzakelijk om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde.

			Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.
16	De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen in plaats van toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting.		De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen. In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen. Dit kan worden bereikt door het scherm met absorberend materiaal te bekleden of het scherm vanuit de weg gezien achterover te laten hellen.
18	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).		De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan EHS-compensatie (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van EHS zal plaatsvinden. In het tracébesluit is aangegeven hoeveel oppervlakte EHS hier gecompenseerd zal worden.
ZWE-00681	1	In het ontwerp-tracé van de A27 is een nieuw verkeersplein voorzien ter hoogte van Rijnsweerd van ongeveer 12 meter hoog. Ook wordt het tracé (met 15 rijbanen!) ongeveer 20 meter in westelijke richting (richting mijn huis) verbreed. Dit lijkt mij, gelet op mijn gezondheid en die van mijn gezinsleden (ik heb het over fijnstof en geluidsoverlast), een zeer onwenselijk situatie. Nu woon ik nog niet eens het dichtst bij het nieuwe tracé, maar er zijn ook nog woningen gelegen aan de Enny Vredelaan die op minder dan dertig meter van het nieuwe tracé komen te liggen. Hoe denkt u te bewerkstelligen dat de gezondheid van deze bewoners door de aanleg van het ontwerp-tracé niet achteruit gaat?	Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat met het maatregelenpakket zoals dat is opgenomen in het tracébesluit in Rijnsweerd en de wijken daarachter kan worden voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer. In het hoofdstuk Geluid van de Nota van Antwoord wordt nader ingegaan op de vragen en opmerkingen die in de zienswijzen zijn gesteld ten aanzien van de geluidssituatie in Rijnsweerd.
	15	De werkzaamheden naast de bak bij Nieuw-Amelisweerd leiden naar te vrezen valt tot veranderingen in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
	16	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de

			<p>bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>
ZWE-00682	1	<p>Onderwerp: Niet doen. Wachten tot duidelijk wordt hoe autobezit en autogebruik de komende jaren werkelijk verandert (zelfrijdende auto's, niet bezit maar toegang is van belang voor jonge generaties, etc). Kijk naar de jonge kwalitatieve tendensen die zeker zullen doorzetten. U kent toch ook het verhaal van Kodak? Wereldleider die kapot ging omdat ze de snelle opkomst digitale fotografie niet onderkenden? Of KPN die whatsapp afdeed als marginaal? Maar o wee als een marginale maar nieuwe tendens exponentieel doorzet. 2% wordt 4% wordt 16% wordt 256% en weg ben je. Die 1 miljard kun je beter stoppen in nieuwe oplossingen die aansluiten bij de nieuwe tendensen. Wees toch alsjeblieft verstandig! Onjuistheden: De kwestie van de folie jaagt me schrik aan. Als dat misgaat is de impact enorm. Niet aanzitten in afwachting van meer duidelijkheid over hoe het autogebruik en autobezit de komende jaren zal veranderen lijkt me een stuk verstandiger. Over het hoofd gezien belang: Die van toekomstige generaties. Beperk het autoverkeer! Geraakt in belang: Ja, met name lawaai en vervuilde lucht. Dit geeft gezondheidsklachten.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (2.2.1 verkeersprognoses en 2.2.2 gebruik toekomstscenario's).</p>
	8	<p>Mocht het vlies tijdens de werkzaamheden beschadigd worden dan moet nu al vast staan dat het verkeer op de A27 dan enige jaren afgesloten zal worden. De weg staat dan immers onder water en reparatie en herziene constructie zullen jaren duren. Dit zal een langdurig verkeersinfarct betekenen maar oplossing ten koste van Amelisweerd of welk bos of weiland dan ook met een bypass voor het verkeer op de A27 moet bij voorbaat uitgesloten zijn. Er moet een harde clause worden opgenomen dat er geen nadelige gevolgen buiten de projectgrenzen mogen optreden, ook niet voor het oplossen van de ravage die ontstaat in geval van een calamiteit met de folie. Dus een bypass van bak en vlies moet bij voorbaat 100% uitgesloten worden, evenals bijvoorbeeld verbreding van de bouwzone of verlaging van de grondwaterspiegel waar dan ook in de natuur.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). U schetst een rampscenario dat niet zal optreden. Beschadiging van het folie kan optreden als er onzorgvuldig wordt gewerkt, en dit kan inderdaad leiden tot water op de A27. Maar indien dit optreedt is er altijd een mogelijkheid om een lek te dichten en het water weg te pompen. Een jarenlange blokkade van de A27 door wateroverlast is geen reëel scenario.</p>
	11	<p>Ik hoop dat u als burger beseft dat het onverstandig, ja, immoreel is en van alleen maar kortetermijndenken getuigt om zulke bomen om te zagen - het duurt immers eeuwen voor je weer die capaciteit terughebt wat betreft luchtzuivering, schoonheid, en leefklimaat. Het is laag om onze kinderen hun toekomst te ontnemen.</p>	<p>In het project Ring Utrecht is voorzien in maatregelen om de effecten op de natuur te beperken (mitigatie) en om effecten te compenseren. Deze maatregelen zijn uitvoerig toegelicht in de rapportage Natuurmitigatie en compensatieplan. Dit is een onderliggende rapportage bij het tracébesluit en bij de milieu-effectrapportage. Een voorbeeld van een mitigerende maatregel is het aanbrengen van vleermuisvriendelijke verlichting in onderdoorgangen. Voor een betere sociale veiligheid is een goed verlichte onderdoorgang noodzakelijk. Bij gewone verlichting werkt dat versturend voor de vleermuizen. met de plaatsing van zorgvuldig geplaatste vleermuisvriendelijke verlichting wordt ervoor gezorgd dat de vleermuizen ongehinderd door de onderdoorgang kunnen vliegen terwijl meteen de sociale veiligheid verbetert. Ook zijn er algemene natuurversterkende maatregelen, zoals het realiseren van natuurvriendelijke oevers. Deze komen niet voort uit de noodzaak om effecten voor een bepaalde soort te beperken, maar uit de ambitie om de algehele natuurwaarde en daarmee de biodiversiteit in het plangebied te versterken.</p> <p>Compensatie vindt plaats voor ecologische hoofdstructuur (EHS) en voor bomen, op basis van wettelijke regelingen. In het project is uitgegaan van een ruimhartige compensatie. Dit betekent dat er meer compensatie plaats vindt dan minimaal wettelijk noodzakelijk is. Dit is toegelicht in genoemd Natuurmitigatie- en compensatieplan. In de Nota van Wijziging en het tracébesluit is de EHS-compensatie verder uitgewerkt dan in het ontwerp-tracébesluit.</p>
	12	<p>Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel Kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.</p>	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn</p>

		het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.
15	Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.	Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken is het in enkele gevallen noodzakelijk om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde. Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.
17	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stressfactor voor Amelisseweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).
19	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisseweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.
22	De geluidschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te geven. De geluidsschermen moeten overal minstens 4 m hoogte hebben om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door de herrie flink te verlagen. Verder moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerptraacébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 1.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgestelde maatregelen.
ZWE-00683	1 In de file top 50 staan slechts enkele files die door dit project zouden moeten worden aangepakt. Allereerst merk ik op dat iedereen wel weet dat de files blijven, ook met dit project. Dat rekent u zelfs zelf gewoon uit. Maar bovendien valt op dat de files die u met dit project zoudt willen verminderen, niet speciaal opvallen in de file top 50. Heel veel geld maar u los het probleem niet op.	In de file top 50 staan verschillende deeltrajecten die onderdeel zijn van de Ring Utrecht. Een van de twee doelstellingen van het project is om de doorstroming op de Ring Utrecht A27/A12 te laten voldoen aan de streefwaarde 2 uit de Nota Mobiliteit, op een verkeersveilige manier. Het doel van dit project is overigens niet dat alle files worden opgelost, maar dat de doorstroming verbetert. Bij een streefwaarde van 1,0 is er geen sprake meer van file. De ring verbetert de doorstroming maar voorkomt niet alle vertragingen op de ring. Er wordt een mate van vertraging geaccepteerd, omdat

		voor het volledig oplossen van de files het ruimtegebruik en de benodigde financiële middelen te groot zijn. In het milieueffectrapport is aangetoond dat de doorstroming per saldo verbetert.	
3	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.	
5	Ik maak ernstig bezwaar tegen het kappen van vele bomen in het recreatiepark De Voorveldse Polder. Door een soort domino-effect als gevolg van een extra rijstrook, die weer leidt tot het opschuiven van de afrit en de noodzaak van waterberging ter compensatie is de aanslag bijzonder groot. Nut en noodzaak hiervan is niet aangetoond.	De extra rijstrook op de westelijke hoofdrijbaan van de A27 heeft slechts over een relatief beperkte lengte invloed op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder, namelijk alleen ter plaatse van het puntstuk (aansluiting toerit op parallelrijbaan). Daarnaast wordt langs de toerit een vluchtstrook aangelegd die noodzakelijk is vanuit oogpunt van verkeersveiligheid. Deze vluchtstrook heeft impact op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder. Dit effect is niet te vermijden binnen de doelstellingen van het project. Mede naar aanleiding van deze zienswijze is het ruimtebeslag in het recreatiepark aangepast door het verleggen van de geplande waterberging. Hierdoor kunnen meer bomen gehandhaafd blijven. In de Nota van Wijziging 2020 is dit toegelicht.	
7	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stressfactor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	
ZWE-00684	3	De werkzaamheden naast de bak bij Nieuw-Amelisweerd leiden naar te vreezen valt tot veranderingen in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord,

			paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
ZWE-00685	1	<p>Ik ben inwoner van Groenekan en: Ik ga er vanuit dat alle onderdelen van deze zienswijze zorgvuldig worden behandeld en afgewogen, mede omdat Ik als inwoner van Groenekan sterk word geconfronteerd met het verbreden van de snelweg A27/Ring Utrecht met alle daarbij horende invloeden. Een snelweg die dwars door Groenekan loopt. Ik te maken heb met een door de Overheid veroorzaakt langdurige proces (in tweeën knippen van projecten en elkaar opvolgende wetgeving) Ik hierdoor jaren in onzekerheid leef over welke maatregelen er daadwerkelijk genomen worden en wanneer. En ook geconfronteerd word met een dubbel aantal jaren van uitvoering. Ik en met mij meer inwoners: in de aanloop van beide projecten (al 7 jaar) de directe gevolgen ondervinden: moeilijk, zo niet onverkoopbare huizen en stress.</p>	<p>Deze zienswijze is opgebouwd uit verschillende punten, die in het hiernavolgende bij punt 2 tm 13 beantwoord worden. Voor wat betreft het in tweeën knippen van projecten: In de gids van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit is beschreven wanneer en waarom de keuze is gemaakt voor twee verschillende procedures. Dit is ondermeer in de verschillende startnotities uitgelegd. Beide startnotities zijn in 2008 verschenen. In Groenekan is sprake van overlap van de beide projecten Ring Utrecht A27/A12 en A27/A1 waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer zal zijn dan als er slechts een project was onderzocht. Voor het project A27/A1 is het tracébesluit genomen en onherroepelijk geworden. Daarmee is duidelijkheid gekomen over de te nemen maatregelen. Op dit moment wordt voorzien dat er aan dit gedeelte van de A27 tweemaal gebouwd zal gaan worden, dit brengt zoals inspreker aangeeft tweemaal bouw hinder met zich mee. Met de aannemers van de projecten zal na het tracébesluit in overleg getreden worden om te zien of er een efficiëntieslag gemaakt kan worden zodat de dubbele bouw hinder zoveel mogelijk wordt beperkt. Zie voor beantwoording van het punt over de onverkoopbare huizen het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 bouwschade en nadeelcompensatie</p>
	4	<p>3. geluidwerende voorzieningen Ik ben van mening dat optimale geluidwerende voorzieningen essentieel zijn voor onze leefomgeving. Het is dan ook logisch dat er op een groot aantal lekken langs het tracé geluidwerende voorzieningen worden getroffen in de vorm van geluidschermen. Waarbij ik opmerk: Wanneer er een knip wordt gelegd tussen deeltrajecten dient dit niet ten koste te gaan van de inwoners van het dorp Groenekan. Met name wanneer er eveneens sprake is van tussentijds wijzigende juridische kaders.. Zoals het er nu uitziet lijkt het erop dat binnen de nieuwe wetgeving dezelfde uitkomst voor de leefomgeving wordt bereikt, echter, effectiviteit en ervaringen en wensen van bewoners dienen voorop te staan: In het u bekende geluidsrapport zijn voor twee locaties aanbevelingen gedaan om te komen tot effectievere geluidswerende maatregelen. Hiermee dient cumulatie van diverse geluidsbronnen te worden beperkt. Deze locaties betreffen de kern Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan. 3.a.Nieuwe Wetering : het op een andere wijze inzetten van geluidsmaatregelen is hier mogelijk effectiever. Overleg hierover dient gevoerd te worden met bewoners en de gemeente de Bilt</p>	<p>Er is nader onderzoek verricht naar de mogelijkheden om de maatregelen uit het ontwerp-tracébesluit anders in te zetten bij Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg, om op die manier de cumulatieve geluidbelasting te verlagen. Naar aanleiding van dit onderzoek zijn geen wijzigingen tussen ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit in de plaatsing van de schermen opgenomen. Voor de locatie bij de Koningin Wilhelminaweg is gekeken of het effectiever was om een scherm langs de spoorlijn neer te zetten; op deze locatie is ProRail echter bezig met een onderzoek naar afscherming van diezelfde spoorlijn in het kader van de sanering. Dit saneringsonderzoek is niet gereed voor het tracébesluit van de Ring gepubliceerd wordt. Voor de locatie Nieuwe Wetering is gebleken dat een verplaatsing van (een deel van) het wettelijke scherm niet leidt tot een verbetering van de geluidssituatie voor alle woningen daar. Een aanvullend scherm langs de N234 wordt beschouwd in het kader van het bovenwettelijk maatregelpakket. De bovenwettelijke maatregelen maken geen deel uit van het tracébesluit. Er wordt voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen. Voor de kern Groenekan, langs het wegvak Utrecht-Noord - Bilthoven, volgt het project Ring Utrecht op het al afgeronde tracébesluit A27/A1. In het tracébesluit voor de Ring Utrecht is daarom de situatie conform dat tracébesluit als uitgangspunt gekozen voor het onderzoek voor het project Ring Utrecht. Uit een onderzoek dat begin 2015 is uitgevoerd, is gebleken dat deze werkwijze geen nadelige invloed heeft op de omvang van de maatregelen. Dit onderzoek is door de gemeente De Bilt en de Omgevingsdienst Regio Utrecht beoordeeld en de conclusies zijn door hun onderschreven. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader. In Groenekan is sprake van overlap van twee projecten: Ring Utrecht en A27/A1, waardoor de tijd dat bewoners met procedures in aanraking komen langer is dan als er slechts een project zou zijn geweest. Dit geldt voor het gedeelte tussen aansluiting Utrecht-Noord en aansluiting Bilthoven. Voor het project A27/A1 is het tracébesluit genomen en onherroepelijk geworden. Daarmee zijn de te nemen maatregelen voor dit project inzichtelijk. Het tracébesluit van het project Ring Utrecht voorziet in het ombouwen van de spitsstrook in noordelijke richting naar een volwaardige vierde rijstrook. Bovendien worden er geluidsmaatregelen getroffen onder andere in de vorm van ophoging van het scherm van de A27/A1 aan de westzijde van de snelweg.</p>

		Op dit moment wordt voorzien dat er aan dit gedeelte van de A27 tweemaal gebouwd zal gaan worden. Dit brengt zoals u aangeeft tweemaal bouwhinder met zich mee. Met de aannemer van het project A27/A1 wordt momenteel overlegd om te zien of er een efficiëntieslag gemaakt kan worden, zodat de dubbele bouwhinder zoveel mogelijk beperkt wordt.
5	<p>4. Reflectieonderzoek en samenwerking met Pro Rail Zoals bij u bekend, is ten tijde van het TB A27/A1 door de bewoner van Koningin Wilhelminaweg 329 bezwaar gemaakt tegen de reflectie van de achterzijde van het geluidsscherm door het spoor. Met name de hoogste twee meter dragen in grote mate bij aan deze reflectie, welke nu nog verder zou worden versterkt door het plaatsen van een aanvullende meter.</p> <p>4.a. Koningin Wilhelminaweg: Ik wens een Reflectieonderzoek, zoals door de Raad van State voorgeschreven bij het TB A27/A1,</p> <p>Reflectieonderzoek ontbreekt op dit moment. Hierdoor kunnen maatregelen op dit moment nog niet worden gewogen op hun effectiviteit. Tegelijkertijd zorgt het spoorweglawaai, met name 's nachts voor overlast. Dit stuk spoor staat opgenomen in het Meerjaren Programma Geluidsanering voor mogelijke maatregelen langs het spoor. De omgevingskwaliteit en leefbaarheid zullen toenemen door het integreren van de diverse geluidsopgaven.</p> <p>4.b. Ik verzoek u om in breed verband met de gemeente de Bilt, de Provincie en uw Staatssecretaris, als verantwoordelijke voor ProRail en Milieu t.a.v. de Koningin Wilhelminaweg (met speciale aandacht voor de verzorgingsplaats) samen te werken op het integreren van diverse geluidsopgaven</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg.</p> <p>Bij het ontwerp-tracébesluit is bij het Deelrapport geluid - Specifiek in bijlage 12 een notitie opgenomen van TNO waarin geconcludeerd is dat de effecten van de reflecties van spoorweggeluid beperkt zijn en geen aanleiding geven voor aanvullende maatregelen.</p>
7	<p>6. Luchtkwaliteit Een slechte luchtkwaliteit is slecht voor de gezondheid en in het bijzonder voor kinderen die binnen 100 meter van de snelweg wonen en onderwijs krijgen. Op dit moment liggen 2 scholen in deze straal in Groenekan. Uit internationaal onderzoek blijkt dat kinderen die binnen 100 meter van een snelweg wonen of naar school gaan tot 10% minder longcapaciteit ontwikkelen en meer luchtwegklachten hebben. Binnen de woonkern Groenekan liggen onze woningen en scholen binnen die 100 meter en ik wens daarom dat er extra maatregelen worden getroffen. De gezondheidsraad heeft immers ook geadviseerd dat geen gevoelige bestemmingen binnen 300 meter van drukke wegen moeten worden gerealiseerd.</p> <p>6.a. Ik maak bezwaar tegen slechte luchtkwaliteit door de verbreding van de A27. Als inwoner wil ik weten aan welke concentraties ik word blootgesteld. Er dient meer onderzoek gedaan te worden naar regionale concentraties met effectieve rekenmodellen voor luchtkwaliteit. Ik mis de cumulatieve effecten ten opzichte van het TB A27/A1. Ik verzoek u deze effecten inzichtelijk te maken.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>In heel Groenekan, dus ook op de locatie van de scholen is het effect van het project zeer beperkt; de jaargemiddelde concentraties NO2 en fijn stof blijven vrijwel gelijk. specifieke maatregelen vanuit het project zijn daarom niet noodzakelijk.</p> <p>De voor het project Ring Utrecht uitgevoerde berekeningen zijn inclusief het effect van de A27/A1 omdat deze deel uitmaken van de vastgestelde autonome ontwikkeling. De effecten van het project A27/A1 maken deel uit van deze autonome ontwikkeling.</p>
8	<p>7. Snelheid Op diverse snelwegen in het land is in de afgelopen jaren de snelheid verhoogd tot 130 km/h. Deze ontwikkeling vind ik ten aanzien van de A27 absoluut onwenselijk en niet passend binnen de omgeving. Ik ga er dan ook vanuit dat u, in tegenstelling tot de A1, niet het snelheidsregime aanpast na het onherroepelijk worden van het TB.</p> <p>7.a. Ik wens dat er max. 100 km wordt gereden op de A27/Ring door en langs Groenekan.</p>	<p>De snelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in het tracébesluit. Dit betreft een maximumsnelheid van 100 km/uur op de A27, behalve 120 km/uur op het gedeelte boven Utrecht noord. Op de A12 geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur op de hoofdbaan en 80 km/uur op de parallelbaan. Op het moment van publicatie van het tracébesluit zijn er geen plannen daarna de snelheid te veranderen. Echter, het kan niet dat in het tracébesluit bepalingen opgenomen worden die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op veranderde inzichten in te gaan. Wel zal, mocht een verandering later in overweging genomen worden, de daartoe bestemde wettelijke procedure doorlopen worden met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p>
9	<p>8. De 15 miljoen bovenwettelijke maatregelen: 8.a. Ik wens die in te zetten voor geluidwerende voorzieningen. Daarnaast verzoek ik u om de geluidproductieplafonds te verlagen overeenkomstig de daartoe te treffen bovenwettelijke maatregelen.</p>	<p>Het uitgangspunt voor het bovenwettelijk pakket is het samenstellen van een effectief geluidpakket. Hiervoor is gekozen op basis van een bewonersconsultatie die heeft plaatsgevonden in 2013, waar de voorkeur is uitgesproken om het budget voor bovenwettelijke maatregelen hoofdzakelijk aan geluidmaatregelen te besteden. Als het tracébesluit onherroepelijk is, zal het positieve effect van het bovenwettelijk maatregelenpakket planologisch worden verankerd door de geluidproductieplafonds te verlagen middels een ambtshalve wijziging.</p> <p>Op www.provincie-utrecht.nl/bwringutrecht vindt u informatie over het definitieve bovenwettelijke maatregelenpakket.</p>

10	<p>9. Boscompensatie en bouwplaatsen</p> <p>Eind januari heeft onze gemeenteraad de Gebiedsvisie De Bilt Zuid vastgesteld, waarvan u eveneens melding maakt in de notitie "Proces van probleemverkenning naar Ontwerp-Tracébesluit". In de Gebiedsvisie is de nadruk gelegd op het open en kleinschalige landschap tussen De Bilt en de Uithof. Het gebied rond de Bunnikseweg en Universiteitsweg wordt gekenmerkt door halfopen tot open landschap, dat overwegend in gebruik is als grasland, aangevuld met verspreid gelegen agrarische bebouwing.</p> <p>De voorgestelde schaal aan boscompensatie aan de westzijde van de aansluiting Uithof/De Bilt (locatie 47 / maatregel 2NL5) vinden wij niet passend binnen deze karaktervolle omgeving. Eveneens stuit het voorstel op veel weerstand vanuit de omgeving. Ik ben dan ook van mening dat invulling van de compensatieopgave ingevuld dient te worden door vooral in te zetten op afscherming van de snelweg. Eveneens vraag ik aandacht voor de hinder van het bouwterrein op deze locatie. Niet alleen kan dit grote hinder opleveren voor de omwonenden, maar eveneens zorgen voor een aanzienlijke verstoring van de ecologie in het gebied. Ik ben dan ook van mening dat de omvang van het werkterrein beperkt dient te blijven binnen het gebied tussen de snelweg en de nieuwe aansluiting richting Breda. Eveneens dient de ecologische impact vooraf geminimaliseerd te zijn door de aanleg van de benodigde compensatie ten behoeve van de verbinding.</p> <p>Over de plaats van de van Boscompensatie en de afvoer van het water rond Groenekan is met bewoners geen overleg gevoerd. Dit wordt wel gewenst.</p> <p>9.a. Ik wens dat u overleg voert met bewoners en de gemeente de Bilt over de Boscompensatie, het afvoeren van water en de bouwplaatsen</p> <p>Van ervaring leren</p> <p>Daarnaast hoop ik, met de gemeente de Bilt dat u de ervaringen wilt delen van reeds uitgevoerde projecten. Het knooppunt De Hogt (Ring Eindhoven, A2-A67) biedt waardevolle aanknopingspunten over de wijze waarop infrastructuur en landschap met elkaar verenigd kunnen worden. Door diverse gebiedspartijen uit de omgeving van De Bilt is op basis van deze ervaring het initiatief "Liniepark Rijnsweerd" opgezet. Ik benadruk deze lessen te benutten en het initiatief verder te betrekken bij de uitwerking van het Landschapsplan en het Esthetisch Programma van Eisen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.2 Liniepark)</p> <p>Tijdens en voorafgaand aan de realisatiefase worden betrokken bewoners door Rijkswaterstaat en (uiteindelijk ook) de aannemer geïnformeerd over de werkzaamheden, de bouwfaserings- en de gevolgen voor hun woonomgeving. Via de projectwebsite, nieuwsbrieven, en berichten in (lokale) media zal met regelmaat informatie over de voortgang van de bouw worden aangeboden. Ook worden mogelijk informatiebijeenkomsten op locatie georganiseerd, waarbij zorgen of specifieke wensen door bewoners en nadere belanghebbenden kunnen worden geuit. Waar mogelijk zal daarop worden ingespeeld. Betrokkenen kunnen daarnaast met vragen gebruik maken van de 0800-8002 informatielijn.</p> <p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken.</p> <p>Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen.</p> <p>Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijzigingen. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>De boscompensatie wordt in eerste instantie zoveel mogelijk gezocht binnen het plangebied zelf. In het landschapsplan is gekeken waar dat mogelijk is. Er kunnen ook overwegingen zijn om boscompensatie op een bepaalde plek juist niet te willen zoals overwegingen vanuit cultuurhistorie of de beleving van een open landschap.</p> <p>Mede naar aanleiding van uw zienswijze is de inpassing van de EHS-compensatie in dit deelgebied aangepast in afstemming met belanghebbenden. De nu voorziene inrichting is beschreven in de Nota van Wijziging en het tracébesluit.</p> <p>De omvang van het beoogde werkterrein is sterk beperkt. Zie ook de nadere toelichting hieronder. De uitwerking van het Liniepark is geen onderdeel van het Esthetisch Programma van Eisen. Zie ook de nadere toelichting hieronder.</p>
ZWE-00686	<p>3</p> <p>De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af</p>	<p>Er is geen sprake van uitstel van de geluidssanering; de geluidssanering voor de A12 is onderdeel van het project ring Utrecht en staat als zodanig in de planning.</p> <p>De wens om de geluidsschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidsschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden.</p> <p>De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal. In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.</p> <p>Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.</p>
ZWE-00688	<p>3</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).</p>

	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel. U mag geen enkel risico nemen. Blijf eraf. Niet voor niets hebben we 35 jaar geleden zo gevochten voor dit landgoed.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
4	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.	Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermd Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit. Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl .
5	Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.	Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken is het in enkele gevallen noodzakelijk om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde. Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.
6	En het kan u niet ontgaan zijn: Sjoemeldiesels vervuilen veel meer dan tot nu toe gedacht. Moderne dieselauto's en vrachtauto's stoten meer stikstofoxiden uit dan de normen toestaan. Het wegverkeer is dus nog veel schadelijker voor de natuur en de mens door stikstofdepositie dan we al wisten. Reden temeer om het verkeersvolume extra terug te dringen in plaats van nog meer te faciliteren. Geen verbreding van de Ring dus. Eerst moet u de naam Natura 2000 waar maken.	De recent in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.
ZWE-00689	1 Door de verkeersaantrekkende werking van dit project wordt tot ver buiten het projectgebied de stikstofdepositie verhoogd. Dat is schadelijk voor de natuur, en bovendien beperkt het direct of indirect de stikstofruimte voor de landbouw. Wat betekent dat voor toch een belangrijke bedrijfstak in Nederland?	De effecten op Natura 2000-gebieden zijn in de passende beoordeling in beeld gebracht. Daarbij is (conform artikel 3 Regeling PAS) zowel gekeken naar effecten op stikstofgevoelige gebieden vanuit het nieuwe tracé als naar effecten vanuit wegdelen waar het verkeer als gevolg van het project Ring Utrecht substantieel toeneemt (zogenaamde verkeersaantrekkende werking). Voor prioritaire projecten die betrekking hebben op een hoofdweg, zoals het project Ring Utrecht, is in artikel 2, tweede lid, onder a, Besluit grenswaarden PAS een grenswaarde vastgesteld van 3 kilometer aan weerszijden van de weg, gemeten vanaf het midden van de rijbaan. Deze grenswaarde houdt in dat alleen de effecten op een Natura 2000-gebied worden beoordeeld voor zover er binnen een afstand van 3 kilometer vanaf de weg een Natura 2000-gebied met een voor stikstof gevoelig habitat is gelegen. In dat geval wordt alleen het effect van de stikstofdepositie beoordeeld die als gevolg van het project of de andere handeling neerkomt in een zone tot 3 kilometer vanaf de weg. In de gebiedsanalyses bij het PAS is per Natura 2000 gebied onderbouwd dat deze extra depositie

		<p>niet leidt tot verslechtering van de kwaliteit van de voor stikstof gevoelige habitattypen en leefgebieden van soorten en dat de instandhoudingsdoelstellingen op termijn kunnen worden gerealiseerd.</p> <p>Ingevolge artikel 5 van de Regeling PAS is de ontwikkelingsruimte die het bevoegd gezag toedeelt in een toestemmingsbesluit gelijk aan de toename van de stikstofdepositie op een hectare van een voor stikstof gevoelig habitat in een Natura 2000-gebied die een project per kalenderjaar kan veroorzaken, uitgaande van het jaar waarin de depositie als gevolg van dat project of die andere handeling het hoogst is.</p> <p>Bij de toedeling van depositieruimte in het PAS wordt onderscheid gemaakt tussen segment 1 voor de prioritaire projecten en segment 2 voor de niet-prioritaire projecten. Het project Ring Utrecht behoort tot de eerste categorie (zie bijlage Regeling PAS). De agrarische sector tot de tweede. In principe zijn de twee segmenten gescheiden en hebben zij ieder een aandeel in de beschikbare depositieruimte. Bij elke actualisatie van de projectenlijst in segment 1 worden de gevolgen van de veranderingen voor de beschikbare ruimte in segment 2 (niet-prioritaire projecten) betrokken. Wanneer een bijstelling van de lijst met prioritaire projecten ertoe zou leiden dat er te weinig ontwikkelingsruimte beschikbaar is in segment 2, dan besluiten de bij het programma betrokken bestuursorganen of het programma al dan niet bijsturing behoeft. Op deze wijze is er dus een beschermingsmechanisme opgenomen in het PAS waardoor de door u veronderstelde nadelen voor de agrarische sector beperkt worden.'</p>	
2	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.	
9	De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen in plaats van toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting.	De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen. In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen. Dit kan worden bereikt door het scherm met absorberend materiaal te bekleden of het scherm vanuit de weg gezien achterover te laten hellen.	
12	Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.	
ZWE-00690	2	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgevalen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer

		<p>verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximumsnelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>
4	<p>Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stressfactor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
10	<p>Het geluidsscherm langs het volkstuinencomplex ATV Stadion is gepland als 2 m hoog. Dat is te laag om depositie van roet te voorkomen. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Als de verbreding niet doorgaat, en ook als de verbreding wel doorgaat, is het nodig het scherm te verhogen tot 4 meter.</p>	<p>Op dit moment is geen scherm tussen de A27 en het volkstuinencomplex aanwezig. In de toekomstige situatie is er een scherm, en bovendien zijn de emissies dan lager dan nu, vanwege het schoner worden van het autoverkeer. Dat geldt voor de situatie zonder en met project. De verontreiniging van groenten, fruit, of tuinen zal in de toekomstige situatie dus niet ernstiger zijn dan momenteel. Waar het momenteel niet mogelijk is om pesto te maken uit zevenblad zal dat in 2030 waarschijnlijk ook nog zo zijn.</p>
ZWE-00691	<p>2</p> <p>Waar geluid van een spoorweg kan reflecteren tegen geluidsschermen, die u in dit plan plaatst, moet u die reflectie betrekken in de berekeningen. Dat heeft u niet overal correct gedaan en derhalve moet u dat rechtzetten.</p>	<p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidsscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West.</p> <p>De bouw van het 7 meter hoge geluidsscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidsscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidsscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd.</p> <p>Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidsscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>
	<p>5</p> <p>Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de</p>

			grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.
	8	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.	<p>Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermde Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit.</p> <p>Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl.</p>
	11	De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.	Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.
ZWE-00692	4	Voor het ontwerp-tracébesluit is de norm voor luchtkwaliteit tot het uiterste opgerekt maar zij moeten worden voorbereid op nieuwe, strengere normen en in het TB moet worden aangegeven hoe de overheid hieraan denkt te gaan voldoen. Te denken valt aan de richtlijnen die de Wereldgezondheidsorganisatie hanteert.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 luchtkwaliteit.</p>
ZWE-00694	3	De maatschappelijke risico's van de uitbreiding van de bak zijn ons inziens te groot. Enerzijds omdat er een groot risico is op een calamiteit ten gevolge van het lek raken van de folie. Anderzijds financieel, omdat als dit zich voordoet, de risico's niet gedekt of verzekerd zijn en de burger uiteindelijk de kosten hiervoor zal moeten dragen. Er is in dit plan onvoldoende aangetoond dat het risico beheersbaar is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
	4	Mocht het plan toch worden uitgevoerd, dan verwachten we de volgende aanpassingen: De modelmatige berekeningen die zijn gebruikt voor de te verwachten waarden van de luchtkwaliteit en geluidshinder zijn gebaseerd op niet voldoende gevalideerde invoergegevens. Derhalve kunnen ze niet leiden tot representatieve uitkomsten. Wij stellen niet de rekenwijze ter discussie, maar wel de ingevoerde parameters en daarmee de uitkomsten.	<p>De verkeersgegevens in het tracébesluit en in de milieu-effectrapportage zijn gebaseerd op landelijke toekomstscenario's over de Welvaart in Leefomgeving (WLO) in Nederland van de planbureaus CPB en PBL. Deze twee scenario's geven een mogelijke bandbreedte van toekomstige ontwikkelingen weer. Op basis van deze scenario's zijn met het Nederlands Regionaal Model (NRM) de prognoses voor de verkeersintensiteiten vastgesteld, zoals gehanteerd in de onderzoeken. De modelberekeningen voor luchtkwaliteit die zijn uitgevoerd ten behoeve van de milieu-effectrapportage luchtonderzoek en de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), voldoen aan de eisen die zijn vastgelegd in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007.</p> <p>De luchtkwaliteit in Nederland wordt continu gemeten met het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML) door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Deze nauwkeurige meting gedurende een jaar voldoet aan de Europese eisen voor het toetsen van de luchtkwaliteit aan de luchtnormen. Metingen gedurende een aantal weken voldoen niet aan de Europese eisen voor toetsing aan normen maar kunnen wel gebruikt worden voor relatieve vergelijking in de tijd en tussen locaties. Voor een overzicht van de meetpunten zie www.rivm.nl/lml. Waar mogelijk worden de meetwaarden aangevuld met, dan wel getoetst aan, metingen van regionale milieudiensten. Modelberekeningen zorgen voor een geografisch meer gedetailleerd en beter dekkend totaalbeeld</p>

		van de luchtkwaliteit dan mogelijk is op basis van alleen metingen op een beperkt aantal meetlocaties. De metingen vormen ook een essentiële basis voor de ijking van modelberekeningen. Mede op basis van de RIVM meetresultaten worden de te hanteren uitgangspunten voor de rekenmodellen jaarlijks getoetst en zo nodig bijgesteld. Het gebruik van modellen voor het akoestische onderzoeken is onontkoombaar. Dergelijke onderzoeken worden uitgevoerd conform het wettelijk voorgeschreven Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, hoofdstuk 5. In bijlage 1, hoofdstuk 1, is daarin tevens beschreven welke invoergegevens gehanteerd moeten worden in het onderzoek.
5	De Buurtschap wil niet meer hinder ondervinden in haar gebied door verstrooiing van licht en horizonvervuiling door de wegverlichting. De Buurtschap is onderdeel van de ecologische hoofdstructuur waar specifieke flora en fauna beschermd moet worden.	Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van de ecologische hoofdstructuur (EHS), als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna, Natura 2000). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Horizonvervuiling door wegverlichting in het buurtschap is niet als afzonderlijk criterium in beeld gebracht, beleving vanuit het landschap is wel gescoord in het deelrapport Ruimtelijke kwaliteit.
7	De Buurtschap raakt minimaal 3 hectare bos kwijt. Er vindt binnen het plan geen compensatie plaats binnen de Landgoederen. De Buurtschap verwacht voldoende gecompenseerd te worden binnen haar gebied.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur. In de nabijheid van de Buurtschap zijn geen geschikte locaties gevonden voor de compensatie van ecologische hoofdstructuur (EHS) in de vorm van bos. EHS-compensatie zal derhalve plaatsvinden in de aangegeven zoekgebieden. Compensatie van bos/bomen vallend onder de Boswet zal verspreid over het hele plangebied plaatsvinden, deels in de (nabijheid van) Amelisseweerd.
8	De Buurtschap verwacht over de gehele lengte van de A27 van de Uithof tot de dak op de bak geluidswering in de vorm van een absorberend scherm van tenminste 4 meter hoog. Een scherm verdient onze voorkeur boven een wal vanwege de beperktere breedte, waarmee veel groen gespaard kan worden.	In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de aanvullende inpassingsmaatregelen die in het tracébesluit worden getroffen, die tevens een positief effect op de geluidssituatie in Amelisseweerd hebben. Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen is besloten de landschapswal tussen de bak bij Amelisseweerd en de Kromme Rijn te vervangen door een landschapsscherm met een hoogte van 4 meter. Bovendien wordt op de rand van de bak een veiligheidsscherm geplaatst met een hoogte van 4 meter. De uitvoering van deze schermen is gelijk aan die van de aansluitende geluidschermen en hebben dus een geluidbeperkende werking. Deze wijziging is opgenomen in de Nota van Wijziging bij het tracébesluit.
9	De aanleg van de Ring en specifiek de verbreding van de bak is door Rijkswaterstaat aangemerkt als hoog risico. De beheersmaatregelen bij calamiteit zijn niet in de stukken opgenomen en daarmee aan ons als Buurtschap niet bekend. Dat betekent dat wij niet kunnen overzien wat de gevolgen, zoals alternatieve constructies of verlenging van de bouwtijd zullen zijn als bijvoorbeeld de folieconstructie beschadigd raakt. Op basis van de ons bekende stukken zijn wij niet overtuigd dat er een deugdelijk noodplan aanwezig is. Wij verzoeken u ons de risicoanalyse die is opgesteld ter beschikking te stellen, zodat wij ons over de beheersmaatregelen een oordeel kunnen vormen.	De beheersmaatregelen bij een calamiteit zullen in de volgende fase van het project opgesteld worden in het calamiteitenplan. Een dergelijk plan is nog niet noodzakelijk bij het tracébesluit, en is ook nog niet op te stellen omdat dit afhangt van de bouwmethode, die later bepaald zal worden.
ZWE-00695	12 Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en

			<p>compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
ZWE-00696	1	<p>De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af</p>	<p>Er is geen sprake van uitstel van de geluidssanering; de geluidssanering voor de A12 is onderdeel van het project ring Utrecht en staat als zodanig in de planning.</p> <p>De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden.</p> <p>De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal. In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.</p>
	10	<p>De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.</p>	<p>Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.</p>
ZWE-00697	1	<p>Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.</p>	<p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West.</p> <p>De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog “bovenwettelijk geluidscherm” geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd.</p> <p>Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten</p>

		van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.
3	Door de verkeersaantrekkende werking van dit project wordt tot ver buiten het projectgebied de stikstofdepositie verhoogd. Dat is schadelijk voor de natuur, en bovendien beperkt het direct of indirect de stikstofruimte voor de landbouw. Wat betekent dat voor toch een belangrijke bedrijfstak in Nederland?	<p>De effecten op Natura 2000-gebieden zijn in de passende beoordeling in beeld gebracht. Daarbij is (conform artikel 3 Regeling PAS) zowel gekeken naar effecten op stikstofgevoelige gebieden vanuit het nieuwe tracé als naar effecten vanuit wegdelen waar het verkeer als gevolg van het project Ring Utrecht substantieel toeneemt (zogenaamde verkeersaantrekkende werking). Voor prioritaire projecten die betrekking hebben op een hoofdweg, zoals het project Ring Utrecht, is in artikel 2, tweede lid, onder a, Besluit grenswaarden PAS een grenswaarde vastgesteld van 3 kilometer aan weerszijden van de weg, gemeten vanaf het midden van de rijbaan. Deze grenswaarde houdt in dat alleen de effecten op een Natura 2000-gebied worden beoordeeld voor zover er binnen een afstand van 3 kilometer vanaf de weg een Natura 2000-gebied met een voor stikstof gevoelig habitat is gelegen. In dat geval wordt alleen het effect van de stikstofdepositie beoordeeld die als gevolg van het project of de andere handeling neerkomt in een zone tot 3 kilometer vanaf de weg. In de gebiedsanalyses bij het PAS is per Natura 2000 gebied onderbouwd dat deze extra depositie niet leidt tot verslechtering van de kwaliteit van de voor stikstof gevoelige habitattypen en leefgebieden van soorten en dat de instandhoudingsdoelstellingen op termijn kunnen worden gerealiseerd.</p> <p>Ingevolge artikel 5 van de Regeling PAS is de ontwikkelingsruimte die het bevoegd gezag toedeelt in een toestemmingsbesluit gelijk aan de toename van de stikstofdepositie op een hectare van een voor stikstof gevoelig habitat in een Natura 2000-gebied die een project per kalenderjaar kan veroorzaken, uitgaande van het jaar waarin de depositie als gevolg van dat project of die andere handeling het hoogst is.</p> <p>Bij de toedeling van depositieruimte in het PAS wordt onderscheid gemaakt tussen segment 1 voor de prioritaire projecten en segment 2 voor de niet-prioritaire projecten. Het project Ring Utrecht behoort tot de eerste categorie (zie bijlage Regeling PAS). De agrarische sector tot de tweede. In principe zijn de twee segmenten gescheiden en hebben zij ieder een aandeel in de beschikbare depositieruimte. Bij elke actualisatie van de projectenlijst in segment 1 worden de gevolgen van de veranderingen voor de beschikbare ruimte in segment 2 (niet-prioritaire projecten) betrokken. Wanneer een bijstelling van de lijst met prioritaire projecten ertoe zou leiden dat er te weinig ontwikkelingsruimte beschikbaar is in segment 2, dan besluiten de bij het programma betrokken bestuursorganen of het programma al dan niet bijsturing behoeft. Op deze wijze is er dus een beschermingsmechanisme opgenomen in het PAS waardoor de door u veronderstelde nadelen voor de agrarische sector beperkt worden.'</p>
6	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.</p>
10	De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. . De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.	<p>De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.</p> <p>De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.</p>

	13	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
ZWE-00699	1	Ik woon in een monumentale boerderij vlakbij wildviaduct de wildsche hoek. 2 jaar geleden is de A28 al verbreed en is er een extra rijstrook bijgekomen. Ondanks dat er toegezegd is op dat moment dat het geluid niet zou toenemen is dat wel gebeurt. Wij kunnen op dit moment niet meer met de ramen open slapen wat een grote verstoring geeft van de nachtrust. Ik maak me grote zorgen om de verbreding van 9 meter die gepland is.	<p>In het WAB A28 Utrecht-Amersfoort was al tweelaags ZOAB opgenomen op de A28 ter hoogte van uw woning, inclusief het viaduct van de Wildsche Hoek. Bij de uitvoering is dat niet gedaan, waardoor u mogelijk meer hinder ervaart dan in het onderzoek voor de A28 is benoemd. Vooruitlopend op het project Ring Utrecht zal alsnog tweelaags ZOAB op het viaduct worden aangebracht en zullen stillere voegovergangen worden aangebracht. Een andere mogelijke verklaring voor de hinderbeleving is de aanwezigheid van het nieuwe scherm langs de A28. Het geluid van de A28 is nu niet meer constant en zal van het deel dat niet afgeschermd is meer worden ervaren.</p> <p>Het feit dat het tweelaags ZOAB op het viaduct nog niet is aangelegd, heeft geen effect op de omvang van de maatregelen die nu in het project Ring Utrecht worden getroffen. De geluidbelasting zal met het project niet hoger zijn dan de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan, uitgaande van tweelaags ZOAB op het viaduct.</p>
ZWE-00700	3	Normoverschrijdingen zijn volgens de MER niet te verwachten. Wel nemen de totale emissies volgens de effectanalyse (paragraaf 8.3) in totaal met tegen 4% toe (OTB tov autonoom). Uit tabel 8.4 blijkt echter dat voor elk deelgebied de percentages veel hoger liggen. Hoe kan dan de stijging in het totale plangebied op minder dan 4% uitkomen? Hoeveel bedragen de toenames van het OTB ten opzichte van de huidige situatie? Waarschijnlijk worden de modellen net zo lang bewerkt totdat de juiste uitkomsten eruit komen, en, als de snelweg er dan ligt en de uitstoot blijkt in de praktijk veel hoger te liggen, is het leed al geleden.	<p>De aangehaalde tabel 8.4 geeft aan dat de emissies per deelgebied stijgen met 4 tot 8%. Het juridisch voorgeschreven studiegebied voor luchtkwaliteit, vanaf de voorafgaande tot en met de eerstvolgende aansluiting op de wegaanpassing, is echter groter dan het totaal van de vier deelgebieden (het plangebied). In het studiegebied buiten het plangebied is de toename van de emissie veel geringer, waardoor de toename in het gehele studiegebied kleiner is dan 4%. In hoofdstuk 8 van het milieueffectrapport worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030, na realisatie van het project, sprake van een afname. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Na realisatie van het project (2026) zal door de jaarlijkse monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) getoetst worden aan de dan geldende normen. Indien de dan geldende normen worden overschreden zullen extra maatregelen worden genomen.</p>
	8	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>

9	<p>Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.</p>	<p>Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermde Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit.</p> <p>Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl.</p>
11	<p>Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).</p>	<p>De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan EHS-compensatie (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van EHS zal plaatsvinden. In het tracébesluit is aangegeven hoeveel oppervlakte EHS hier gecompenseerd zal worden.</p>
ZWE-00701	<p>1 De geluidsoverlast zal toenemen. Meer fijnstof in mijn huis, omdat er meer verkeersbewegingen gaan plaatsvinden. Meer CO2 en meer drukte op de toegangswegen. Over het hoofd gezien belang: Ja, de belangen van de bewoners van de omliggende woonwijken. De gezondheid van mijn kinderen staat op het spel! De toename van geluidsoverlast is tot daar aan toe, maar de toename van de hoeveelheid fijnstof veroorzaakt door de toename van de verkeersdrukte gaat mij te ver! Ik maak mij ernstige zorgen over niet alleen mijn eigen gezondheid en die van mijn partner maar ook zeker die van mijn kinderen. Geraakt in belang: De gezondheid van mijn gezin staat op het spel!</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>In de paragraaf 2.5 Geluid van de Nota van Antwoord wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op de wijk Lunetten.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p>
ZWE-00702	<p>1 Met toenemende verbazing neem ik kennis van de te komen wijzigingen op het tracé A27/A12. Als verkeersdeskundige bij Dynniq (voormalig Imtech Traffic and Infra en Peek Traffic BV), zie ik met ledenogen aan hoe achterhaald beleid volgt op achterhaalde verkeerskundige onderzoeken. Ik zal punten uitlichten waarom ik denk dat de plannen die nu op de plank liggen niet doordacht en van deze tijd zijn. Ik moet opmerken dat ik niet spreek namens Dynniq, maar als engineer in de sector van Infra techniek welke waarin ik ervaring heb opgedaan bij Peek Traffic, Imtech Traffic en Infra en Dynniq.</p>	<p>Het project Ring Utrecht moet voldoen aan wet- en regelgeving. Bovendien is er staand beleid waar een project niet van af kan wijken. Zo kan een project geen andere economische scenario's hanteren dan de beleidsmatig vastgestelde. Zo wordt voorkomen dat op landelijk niveau verschillende aansluitende projecten met andere aannamen en uitgangspunten werken en daarmee niet op elkaar aansluiten.</p> <p>De Commissie m.e.r. heeft de verkeerskundige onderzoeken beoordeeld en is niet tot de conclusie gekomen dat er sprake is van achterhaald verkeerskundig onderzoek.</p>
	<p>3 Peak Travel, berekeningen CPB, meerwegen meer verkeer De laatste jaren verschijnen er meer en meer studies die laten zien dat economische groei niet hand in hand gaat met verkeerstoename. Een voorbeeld hiervan is de studie die gedaan is door Adam Millard Ball en Lee Schipper in 2009. Ze laten zien dat in de geïndustrialiseerde wereld de mobiliteit zijn maximum heeft bereikt. Een deel uit een artikel over dit rapport: <i>'What they find is that, prior to recent years, two forms of transit have driven most of the growth in miles traveled, and thus energy use: air and car travel. And, although air travel has continued to increase, car travel has started to decline (a trend that predates the oil price shock of recent years). As a result, since 2003, total miles travelled have flattened out and has started to decline in some countries. This flattening out is even more apparent when graphed against per-capita GDP. Here, most countries show a flattening out once they hit a per-capita GDP of \$25,000 (in the US, the figure is \$35,000, while Sweden shows a continuing risej.'</i> Bron: <i>Ars Technica, Trends suggest industrialized world may be hitting peak</i></p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (advies centraal planbureau).</p> <p>Voor het opstellen van de landelijke verkeersprognoses is uitgegaan van de door het CPB/PBL vastgestelde toekomstscenario's. CPB/PBL verwerken in hun scenario's de meest recente (internationale) ontwikkelingen op het gebied van economie, ruimte en mobiliteit. Zie 'Nederland in 2030 en 2050: twee referentiescenario's' (Planbureau voor de Leefomgeving en Centraal Planbureau</p>

	<p><i>travel</i>. Dit onderzoek is uitgevoerd in ons omringende landen zoals Duitsland, Frankrijk en Groot Brittannië.</p> <p>Zeven jaar later komt ook het CPB met vergelijkbare conclusies. Enkele weken geleden hebben we kennis kunnen nemen van het onderzoek dat gedaan is waaruit blijkt dat de investeringen in onze infrastructuur moeten worden herzien. Het rapport is voor een ieder te vinden op de site van het CPB en ik neem aan dat u hier kennis van heeft genomen. Eén van de conclusies luidt dat het accent verplaatst moet worden. Uit dit rapport: <i>'Al met al wordt capaciteitsuitbreiding minder noodzakelijk en verschuift het accent van uitbreiding van de netwerken naar het beheer en onderhoud van bestaande capaciteit.'</i> Het paradigma verschuift, waarmee inzichten die zijn gebruikt voor het OTB A12/A27 zijn achterhaald.</p> <p>Bovenstaande gegevens zijn bij mij op werkvloer sinds jaar en dag bekend, van verkeersdeskundige tot aan project management. Wij zetten momenteel in op coöperatieve systemen die auto's, bussen en fietsers met wegkantsystemen en verkeersregelautomaten laat communiceren om zo de doorstroming te verbeteren. De infrastructuur kan goeddeels blijven zoals hij is als voertuigen intelligent worden. Deze moderne kijk op zaken is RWS vreemd, is mijn ervaring. Gemeenten en provincies gaan hier vaker in mee, wanneer zij over voldoende budget beschikken.</p>	<p>Den Haag, 2015). Daarin wordt onder andere verwezen naar OECD (2013), Long-term economic growth projections in the Shared Socioeconomic Pathways.</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Zie ook de reactie van de Commissie m.e.r..</p>
5	<p>De luchtkwaliteit is al beneden peil in Utrecht. Zelfs als we de komende decennia massaal elektrisch gaan rijden hebben we nog steeds geen schone lucht. Zie ook hiervoor recent opgedane inzichten uit een studie gepubliceerd door Atmospheric Environment. Hierover is onlangs bericht door verschillende kranten, waaronder de Telegraaf en de Volkskrant. Zelfs zonder verbrandingsmotoren blijven we zitten met grote hoeveelheden fijnstof. Hoewel het niet wegneemt dat we af moeten van fossiele brandstoffen, blijft beperking van het verkeer rond Utrecht hoe dan ook een speerpunt.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p>
7	<p>Bij de aanleg van de A27 hebben de Vrienden van Amelisweerd in 1980 bij de rechter afgedwongen dat het landgoed Amelisweerd zoveel mogelijk gespaard moest worden. Daarom is daar een betonnen bak met verticale wanden in plaats van een vlies met talud gemaakt. Het is onaanvaardbaar dat u nu aan de uitspraak van de rechter voorbijgaat door de bak alsnog breder te maken. Amelisweerd is een uniek rivierbos van onschatbare waarde.</p>	<p>De uitspraak waaraan de zienswijze refereert, is de uitspraak van de Kroon van 24 december 1980. Daarin is uitgesproken dat goedkeuring werd onthouden aan het bestemmingsplan Maarschalkerveerd. In dit bestemmingsplan werd onder meer de aanleg van de A27 planologisch mogelijk gemaakt. Gelet op bezwaren van de Aktie Amelisweerd, was de Kroon van oordeel dat de bestemming weggebonden groen ter hoogte van het bos Amelisweerd niet voor goedkeuring in aanmerking kwam, voor zover deze bestemming niet benodigd was voor de bak-constructie. De A27 is dan ook ter hoogte van Amelisweerd in een bak-constructie aangelegd, waarmee aan deze uitspraak gevolg is gegeven. De uitspraak is nu niet meer relevant, want uit het thans voorliggende tracébesluit met bijlagen en uit de bijbehorende milieu-effectrapportage tweede fase, volgt dat extra rijstroken moeten worden toegevoegd en weefbewegingen moeten worden verminderd, mede vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. Om dit uit te kunnen voeren, kan niet langer met de huidige bakconstructie worden volstaan.</p>
ZWE-00704	<p>4 Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel. U mag geen enkel risico nemen. Blijf eraf. Niet voor niets hebben we 35 jaar geleden zo gevochten voor dit landgoed.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
	<p>8 Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p>

			Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
ZWE-00705	13	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.
	14	Na de afsluiting van de fietstunnel onder het oude station Lunetten in 2014 is ter plaatse een tunneltje onder het spoor aangelegd als ecologische verbinding met de spoorwegdriehoek en Amelisweerd. De geplande aantasting van de noordkant van Park de Koppel (achter de kantoorgebouwen) zal deze verbinding in gevaar brengen. Dit staat niet vermeld in de MER.	Achter de kantoorgebouwen aan het Zwarte Woud blijft een wal met bomen gehandhaafd. Het beplante gebied wordt doorgezet tot aan de Nieuwe Houtense weg. Daarmee blijft de ecologische verbinding tussen park De koppel en de oude fietstunnel onder het spoor voldoende in stand.
ZWE-00706	3	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.
	5	Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.	Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27. Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst. In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.
	6	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stressfactor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
	9	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan EHS-compensatie (in

		veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van EHS zal plaatsvinden. In het tracébesluit is aangegeven hoeveel oppervlakte EHS hier gecompenseerd zal worden.
	10	Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
	13	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerp-snelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.
ZWE-00707	3	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.
	5	Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.	Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27. Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd.

		<p>Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidsscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>
6	<p>Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stressfactor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
9	<p>Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).</p>	<p>De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan EHS-compensatie (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van EHS zal plaatsvinden. In het tracébesluit is aangegeven hoeveel oppervlakte EHS hier gecompenseerd zal worden.</p>
10	<p>Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
13	<p>Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerp-snelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per</p>	<p>De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken.</p>

		<p>uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.</p>	<p>Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p> <p>Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>
ZWE-00708	9	<p>Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
	17	<p>Ik maak ernstig bezwaar tegen het kappen van vele bomen in het recreatiepark De Voorveldse Polder. Door een soort domino-effect als gevolg van een extra rijstrook, die weer leidt tot het opschuiven van de afrit en de noodzaak van waterberging ter compensatie is de aanslag bijzonder groot. Nut en noodzaak hiervan is niet aangetoond.</p>	<p>De extra rijstrook op de westelijke hoofdrijbaan van de A27 heeft slechts over een relatief beperkte lengte invloed op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder, namelijk alleen ter plaatse van het puntstuk (aansluiting toerit op parallelrijbaan). Daarnaast wordt langs de toerit een vluchtstrook aangelegd die noodzakelijk is vanuit oogpunt van verkeersveiligheid. Deze vluchtstrook heeft impact op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder. Dit effect is niet te vermijden binnen de doelstellingen van het project.</p> <p>Mede naar aanleiding van deze zienswijze is het ruimtebeslag in het recreatiepark aangepast door het verleggen van de geplande waterberging. Hierdoor kunnen meer bomen gehandhaafd blijven. In de Nota van Wijzigingen is dit toegelicht.</p>
	19	<p>Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).</p>	<p>De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan EHS-compensatie (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van EHS zal plaatsvinden. In het tracébesluit is aangegeven hoeveel oppervlakte EHS hier gecompenseerd zal worden.</p>
ZWE-00709	3	<p>Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>

4	<p>In het OTB zie ik niet dat u maatregelen treft om schade aan de omgeving door trillingen tijdens de bouw te voorkomen. Dat is een omissie, zo ernstig dat u het project niet mag uitvoeren op basis van wat u nu weet. De schadeclaims zullen uw begroting vele malen te boven gaan, en wie betaalt dit: de belastingbetaler, de burger!</p>	<p>Er bestaat een kans dat door werkzaamheden aan de Ring Utrecht schade ontstaat aan eigendommen van derden. Aan de hand van de voorgenomen werkzaamheden wordt een invloedsgebied in kaart gebracht. Binnen dit gebied worden – vóór aanvang van de werkzaamheden – bouwkundige vooropnamen uitgevoerd aan objecten, installaties of landbouwgronden. De vooropnamerapporten worden aan de eigenaren verstrekt en gebruikt om te beoordelen of er een verband bestaat tussen schade en de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Aangewezen objecten, installaties of landbouwgronden zullen worden gemonitord tijdens de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Indien er volgens een benadeelde schade is ontstaan als gevolg van de werkzaamheden dan kan deze een verzoek om schadevergoeding indienen.</p>
7	<p>Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.</p>	<p>De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.</p>
8	<p>Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.</p>	<p>Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermde Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit.</p> <p>Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuisen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl.</p>
11	<p>De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af</p>	<p>Er is geen sprake van uitstel van de geluidssanering; de geluidssanering voor de A12 is onderdeel van het project ring Utrecht en staat als zodanig in de planning.</p> <p>De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden.</p> <p>De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal. In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.</p> <p>Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.</p>
12	<p>Maar niet alleen de geluidsoverlast wordt groter en reikt verder, maar vooral ook de luchtkwaliteit wordt vele malen slechter: de hoeveelheden fijnstof die nu al op ons neer dwarrelen worden hoger bij meer autoverkeer. Zolang de auto-industrie wegblijft door gebruik van sjoemelsoftware en veel</p>	<p>De recent in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het NSL. Ook in</p>

		te hoge normen voor de uitstoot van uitlaatgassen (waar onze regering zich zelfs nu al niet aan houdt) zal onze gezondheid steeds meer worden aangetast. De kosten voor de gezondheidszorg in Utrecht zullen drastisch stijgen!	het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.
ZWE-00710	1	De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. . De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.
	4	De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.	Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.
	13	Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
	14	Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op uw zienswijzepunt. Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de

			grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.
	16	De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen in plaats van toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting.	De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen. In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen. Dit kan worden bereikt door het scherm met absorberend materiaal te bekleden of het scherm vanuit de weg gezien achterover te laten hellen.
ZWE-00711	1	Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.	<p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West.</p> <p>De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd.</p> <p>Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>
	6	Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
	7	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidssanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af	<p>Er is geen sprake van uitstel van de geluidssanering; de geluidssanering voor de A12 is onderdeel van het project ring Utrecht en staat als zodanig in de planning.</p> <p>De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden.</p> <p>De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen</p>

			<p>gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.</p>
	10	<p>In de file top 50 staan slechts enkele files die door dit project zouden moeten worden aangepakt. Het ergert mij dat u zich zo druk maakt om een paar procenten van de totale filedruk in Nederland. Verder merk ik op dat de files blijven, ook met dit project. Dat rekent u zelfs zelf uit. Maar bovendien valt op dat de files die u met dit project zou willen verminderen, in de file top 50 helemaal niet prominent zijn. U steekt heel veel geld in een relatief klein probleem, en lost dan dat probleem niet eens op. Ik vind het onbetamelijk dat u ons geld en de tijd van ambtenaren en politici, maar ook de onze, zo verspilt.</p>	<p>In de file top 50 staan verschillende deeltrajecten die onderdeel zijn van de Ring Utrecht. Een van de twee doelstellingen van het project is om de doorstroming op de Ring Utrecht A27/A12 te laten voldoen aan de streefwaarde 2 uit de Nota Mobiliteit, op een verkeersveilige manier. Het doel van dit project is overigens niet dat alle files worden opgelost, maar dat de doorstroming verbetert. Bij een streefwaarde van 1,0 is er geen sprake meer van file. De ring verbetert de doorstroming maar voorkomt niet alle vertragingen op de ring. Er wordt een mate van vertraging geaccepteerd, omdat voor het volledig oplossen van de files het ruimtegebruik en de benodigde financiële middelen te groot zijn. In het milieueffectrapport is aangetoond dat de doorstroming per saldo verbetert.</p>
ZWE-00712	2	<p>De laatste tijd is gebleken dat het verkeer ook veel meer stikstofoxiden uitstoot dan afgesproken. Samen met andere luchtverontreinigende stoffen leidt dit tot veel zieken en doden als gevolg van uitlaatgassen van het wegverkeer. De regio Utrecht heeft nu al te kampen met hoge concentraties luchtverontreiniging; daaraan moet zeker geen extra verontreiniging worden toegevoegd.</p>	<p>In hoofdstuk 8 van de milieueffectrapportage worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een afname van concentratiewaarden, vanwege de afname van de achtergrondconcentraties. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit.</p> <p>De Europese bronmaatregelen zijn momenteel het meest kosteneffectief om de luchtkwaliteit te verbeteren. Om het wagenpark de komende jaren schoner te krijgen wordt het gebruik van minder milieubelastende brandstoffen zoals waterstof en de verdere ontwikkeling van elektrische voertuigen gestimuleerd.</p> <p>De WHO gezondheidsadvieswaarden, die lager liggen dan de huidige EU-normen, zullen waarschijnlijk in 2026 als norm gelden. Verwacht wordt dat ook onder de toekomstige Omgevingswet een monitoring zal plaatsvinden. Na realisatie (2026) zal door de jaarlijkse monitoring getoetst worden aan de dan geldende normen. Indien de dan geldende normen worden overschreden zullen extra maatregelen worden genomen.</p>
	4	<p>De natuur aan de oostkant van Utrecht heeft al zwaar te lijden gehad van het doortrekken van de A27 in de jaren '80. De plannen zoals die nu voorliggen maken dat nog veel erger: weer worden bomen gekapt, wordt de oppervlakte aan natuur verkleind, en wordt de geluidsbelasting op het gebied vergroot. Er is bij de inwoners van Utrecht en omgeving veel behoefte aan recreatie in Amelisweerd; als dit gebied kleiner en minder aantrekkelijk wordt, zal het recreatieverkeer naar verder gelegen bestemmingen toenemen, met alle negatieve gevolgen daarvan.</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de aanvullende inpassingsmaatregelen die in het tracébesluit worden getroffen, die tevens een positief effect op de geluidssituatie in Amelisweerd hebben.</p> <p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt minder dan 2% van de oppervlakte van het landgoed. De bestaande padenstructuur wordt niet aangetast, het wandelgebied en de ruimte om te recreëren in Amelisweerd worden niet verkleind.</p>
	5	<p>Samengevat is het plan om 1,2 miljard uit te geven met aanzienlijke negatieve gevolgen voor mens, natuur en milieu in mijn ogen een heel slecht plan. Ik hoop van harte dat dit plan van tafel gaat, en dat de middelen op een effectievere manier besteed worden, bijvoorbeeld aan bevordering van openbaar vervoer, elektrische (deel)auto's en van het fietsverkeer.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen)</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p>

ZWE-00714	4	De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.	Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.
	9	Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.	De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijziging 2020.
ZWE-00715	2	U wilt de snelweg/snelwegen verbreden. Naar ik begrijp op basis van groei modellen voor de economie van lang geleden, die nu allang al weer naar beneden toe zijn bijgesteld. Bovendien is internationaal zoveel urgentie voor het terugdringen van CO2 uitstoot en vergelijkbare milieumaatregelen dat het absurd is een weg te verbreden voor méér verkeer i.p.v. geld uit te geven aan bijvoorbeeld openbaar vervoer.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).
	10	Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
	12	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stressfactor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en

			<p>compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
	13	<p>Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.</p>	<p>Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermd Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit.</p> <p>Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl.</p>
ZWE-00716	12	<p>Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
ZWE-00717	2	<p>Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.</p>	<p>Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken is het in enkele gevallen noodzakelijk om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde.</p> <p>Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.</p>
	4	<p>Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).</p>	<p>De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan EHS-compensatie (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-</p>

			tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van EHS zal plaatsvinden. In het tracébesluit is aangegeven hoeveel oppervlakte EHS hier gecompenseerd zal worden.
6	Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.		De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.
14	Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.		De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.
18	Om de uitkomsten van de luchtberekeningen in het MER goed te kunnen beoordelen zou ik graag willen weten hoe de toekomstige emissies zijn berekend. Het gaat dan met name over de samenstelling van het wagenpark en bijbehorende emissiefactoren per voertuigklasse. In de Bijlage 3 van het Deelrapport luchtkwaliteit 'invoergegevens modelberekeningen' staan dergelijke essentiële data niet vermeld. Het MER schiet tekort in transparantie.		In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&M bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Tabellen_grafieken/Milieu_Leefomgeving/Emissiefactoren . De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer. Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.
ZWE-00718	3	Dagelijks hoor ik het voortdurende geluid van de snelwegen, A12, A27 vanaf mijn huis en vind ik het zwarte stof van de roetuitstoot van het wegverkeer op de ramen en kozijnen. De geluidsbelasting en luchtvervuiling (fijnstof) lijkt mij al maximaal of zelfs over maximaal toelaatbare voor de aanwonenden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.
	4	En het kan u niet ontgaan zijn: Sjoemeldiesels vervuilen veel meer dan tot nu toe gedacht. Moderne dieselauto's en vrachtauto's stoten meer stikstofoxiden uit dan de normen toestaan. Het wegverkeer is dus nog veel schadelijker voor de natuur en de mens door stikstofdepositie dan we al wisten. Reden temeer om het verkeersvolume extra terug te dringen in plaats van nog meer te faciliteren. Geen verbreding van de Ring dus. Eerst moet u de naam Natura 2000 waar maken.	De recent in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.

	13	<p>Er zou voor bomen kappen compensatie geboden worden. Compensatie?,dat kan helemaal niet. De oude bomen komen niet terug en de herrie als gevolg van meer razende auto's op de A27 , neemt in het hele gebied schrikbarend toe! De genoemde " compensatie" voor het kappen van delen van Amelisweerd is niet uitgewerkt in de plannen! Dus ik maak ernstig bezwaar. Kaarten met zoekgebieden zonder garantie van verwerving en inrichting van hoge kwaliteit biedt niets. Trek dit Ontwerp Tracébesluit in op grond van mijn genoemde bezwaren, maar zeker tot de compensatie op niveau en helder geregeld is. Gebieden die nu al ecologische waardevol zijn mag u niet meer in aanmerking nemen voor compensatie.</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de oppervlakte van het landgoed, de aangetaste natuur wordt ruimhartig gecompenseerd.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren (zie de toelichting bij het tracébesluit). De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de ecologische hoofdstructuur (EHS), met inbegrip van Amelisweerd, met de grootst mogelijke kwaliteitstoelag gecompenseerd.</p> <p>Compensatie van natuurwaarden vindt plaats binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving. Het ruimtebeslag dat het project legt op beschermde gebieden (ecologische hoofdstructuur = EHS) wordt gecompenseerd. Samen met regiopartijen (Provincie Utrecht, gemeenten, natuur beherende organisaties) is gezocht naar geschikte locaties voor de compensatie van EHS. Versteving van de bestaande EHS is daarbij een van de uitgangspunten geweest. EHS-compensatie vindt uitsluitend plaats op gronden die daarvoor in aanmerking komen zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013-2028. Dit betekent dat EHS-compensatie buiten de bestaande EHS (maar wel daaraan grenzend) en bij voorkeur binnen de zogenaamde groene contour plaatsvindt.</p>
ZWE-00719	2	<p>Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.</p>	<p>Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken is het in enkele gevallen noodzakelijk om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde.</p> <p>Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.</p>
ZWE-00720	1	<p>Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.</p>	<p>De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p> <p>Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgevallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>

	2	En het kan u niet ontgaan zijn: Sjoemeldiesels vervuilen veel meer dan tot nu toe gedacht. Moderne dieselauto's en vrachtauto's stoten meer stikstofoxiden uit dan de normen toestaan. Het wegverkeer is dus nog veel schadelijker voor de natuur en de mens door stikstofdepositie dan we al wisten. Reden temeer om het verkeersvolume extra terug te dringen in plaats van nog meer te faciliteren. Geen verbreding van de Ring dus. Eerst moet u de naam Natura 2000 waar maken.	De recent in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.
ZWE-00721	2	Ik ben er mede tegen omdat er onvoldoende aangetoond is dat de (maatschappelijke) kosten en de baten tegen elkaar opwegen. Eenmaal asfalt dan is er geen weg meer terug!! Er is onvoldoende aangetoond dat de ontwikkelingen in het vervoer en verkeer de verbreding noodzakelijk maken! Innovaties van vervoer en verkeer en de gevolgen daarvan zijn onvoldoende bekeken in dit voorstel. De vele miljarden die besteed moeten worden aan de aanleg van de verbreding kunnen mijn inziens beter andere doelen dienen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (2.2.1 verkeersprognoses en 2.2.2 gebruik toekomstscenario's). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader. Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Zie ook de reactie van de Commissie m.e.r..
	3	Ik woon in Lunetten. Als de verbreding door gaat zitten we jaren in de "rotsooi", overbelasting van de Waterlinieweg, toename aan zeer slechte lucht en fijnstof. Lunetten ligt tussen snelwegen en heeft al voldoende last van fijnstof. Daarom is het bos zo belangrijk!	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.
ZWE-00722	2	Verder kost de aanleg 1,1 miljard euro, geld voor onderhoud na afloop van de aanleg is daarbij nog niet eens meegerekend. Er is bovendien kans op lekkage binnen de foliebak bij Lunetten, uit andere trajecten is al gebleken dat dergelijke gebeurtenissen niet onwaarschijnlijk zijn, wat maakt dat kosten nog dramatisch kunnen stijgen. Wij kennen allen de verhalen waar de ramingen voor projecten extreem uit de hand lopen en toch menen wij dergelijke operaties steeds weer aan te kunnen gaan terwijl het aan financiële basis mankeert. Heeft u bijvoorbeeld nagedacht over wat er gebeurt als de folie zou beschadigen en de regio derhalve onbereikbaar wordt? Of wanneer de folie de grondwaterstand verandert en woningen kunnen verzakken?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
	3	Ik ben ondernemer in de stad Utrecht en voor mij zijn het in kaart brengen van alle risico's van een project die ik kan kennen aan de orde van de dag. Zowel als het gaat om de korte als de lange termijn. En ook wat dat betekent voor mogelijke alternatieven die ik voorhanden moet hebben. In uw huidige plan is dat niet te vinden (heeft u bijvoorbeeld een goede voorziening getroffen voor een eventuele schadeafhandeling, of komt dat gezien de enorme kostenpost van het traject niet zo gelegen en wordt dit daarom gemakshalve buiten beeld gelaten?). Kortom, een dusdanig haperend plan - met een dergelijke impact op mens, dier en natuur - is geenszins geschikt om verantwoorde besluitvorming op te baseren	Er bestaat een kans dat door werkzaamheden aan de Ring Utrecht schade ontstaat aan eigendommen van derden. Aan de hand van de voorgenomen werkzaamheden wordt een invloedsgebied in kaart gebracht. Binnen dit gebied worden – vóór aanvang van de werkzaamheden – bouwkundige vooropnamen uitgevoerd aan objecten, installaties of landbouwgronden. De vooropnamerapporten worden aan de eigenaren verstrekt en gebruikt om te beoordelen of er een verband bestaat tussen schade en de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Aangewezen objecten, installaties of landbouwgronden zullen worden gemonitord tijdens de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Indien er volgens een benadeelde schade is ontstaan als gevolg van de werkzaamheden dan kan deze een verzoek om schadevergoeding indienen. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).

	4	Wist u eigenlijk dat er inmiddels betere, meer duurzame alternatieven zijn? En dat we oude, gedateerde oplossingen terzijde kunnen schuiven. Nu wordt er immers op zijn minst 1,1 miljard euro uitgegeven terwijl het resultaat zeer te wensen overlaat.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).
	5	En dan heb ik het nog niet eens gehad over de vergaande aantasting van onze leefomgeving en de natuur. Zoals de kap van vele bomen. De verschuivingen in de grondwaterstromen, die onder meer fimeste gevolgen kunnen hebben voor de bomen en de ecosystemen in een kwetsbaar natuurgebied als Amelisweerd. Uw plan rept ook hier niet over hoe dat voorkomen kan worden. En dat doet mij als burger opnieuw de vraag stellen hoe doordacht het nu werkelijk is. En welke risico's bent u bereid te nemen zonder dat u daar rekenschap van geeft?	Als onderdeel van het hydrologisch onderzoek is een risicoanalyse uitgevoerd naar de risico's en gevolgen van werkzaamheden aan de folie (zie paragraaf 5.6 hydrologisch onderzoek). Hieruit blijkt dat alleen bij significante aantasting van de folie (volledige verwijdering folie over meerdere m ²) er een merkbare invloed valt te verwachten op het grondwatersysteem buiten de folie. Daar waar het diepe grondwatersysteem (watervoerend pakket) aan de bovenzijde begrensd wordt door een deklaag met een oppervlaktewatersysteem worden de effecten op het ondiepe grondwater nog gedempt. De Commissie voor de milieu-effectrapportage heeft in haar advies aangegeven dat zij adviseren om in de uitvoeringsfase de effecten op grondwater goed te monitoren en waar nodig apparatuur achter de hand te houden om terug te bemalen. Dit advies is overgenomen.
	6	Het plan is dus allesbehalve compleet. De reden is dat het uitgaat van slechts een mogelijkheid: asfalteren. Een dergelijke tunnelvisie leidt er meestal toe dat we over het hoofd willen zien wat ons niet goed uitkomt, en willen benadrukken wat ons uitkomt.	In het project zijn in de eerste fase diverse oplossingen onderzocht die uitgingen van "niet verbreden" van de snelweg. Deze bleken onvoldoende probleemoplossend. Het is daarmee niet zo dat het plan, als zijnde het gehele tracébesluit met bijbehorende rapporten, uitgaat van een enkele mogelijkheid.
	8	Wat mij verder zeer frappeert is dat er in het ontwerpbesluit staat dat het verkeer door de bak bij Amelisweerd blijft groeien. Volgens mij hebben we het in het kader van dit plan echter niet over de groei van het verkeer in het algemeen. Maar hebben we het over de verkeersintensiteit tijdens de spits. Die intensiteit blijkt volgens de Rijksdienst voor het wegverkeer echter niet toe te nemen, hij nam zelfs af. Wat we dus aan het doen zijn, is meer asfalt neerleggen zodat er meer mimte ontstaat voor verkeer (waar dat juist aan het afnemen was...). En dat zorgt er vervolgens voor dat de verkeersstromen naar en in de stad toenemen, hetgeen een scenario is dat we anno 2016 toch echt uit de tijd kunnen noemen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.1 verkeersprognoses, huidige situatie groei verkeer). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader. Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Zie ook de reactie van de Commissie m.e.r..
ZWE-00723	5	Het gaat over 1.2 miljard euro gemeenschapsgeld. Voordat er een besluit genomen wordt hoor ik graag een goede analyse wat de meeropbrengst is tov een in te stellen 80km zone en of dat 1.2 miljard euro waard is. Ook moet tegen het licht gehouden worden hoe zich 1.2 miljard aan kosten tov van kosten aan alternatieve bestedingen. Ik kan wel wat verzinnen bv ten aanzien van het aantal minder te overlijden aan personen door een toename van beschikbaarheid van bepaalde medicijnen, of toegenomen medisch onderzoek. Lastig onderzoek maar zeker niet onlogisch als het om dit soort bedragen gaat.	De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.
	9	Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.	Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.

			<p>Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd.</p> <p>Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>
ZWE-00725	1	<p>Ik maak bezwaar tegen het nog breder maken van de A27 t.h.v. Amelisweerd. Deze weg zou toen die nog nieuw was de verkeersproblemen ten Oosten van Utrecht oplossen, maar trok zoals verwacht meer verkeer aan, zoals elke wegwitbreiding. De toename van het autoverkeer vlak al enige tijd af, stad en provincie Utrecht maken bezwaar tegen nog meer auto-overlast dan er nu al is. Door instanties met kennis van zaken wordt beprijzing van het spitsverkeer bepleit. Allemaal argumenten tegen de autooverslavingen tegen het verspillen van vele honderden miljoenen euro's aan dit project!</p>	<p>In de milieu-effectrapportage eerste fase is het effect van rekeningrijden onderzocht in het alternatief "De Kracht van Utrecht". Dit alternatief bleek onvoldoende probleemoplossend. Twee onafhankelijke commissies (de Commissie m.e.r. en de commissie Schoof) hebben geoordeeld dat de onderbouwing om dit alternatief af te laten vallen goed is en dat het proces zorgvuldig is uitgevoerd. Er is dus geen aanleiding om deze alternatieven opnieuw te onderzoeken. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.1 verkeersprognoses, huidige situatie groei verkeer).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p> <p>Het beleid van de gemeente Utrecht is beschreven in het ambitiesdocument 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar' (UAB) (gemeente Utrecht, januari 2012) en verder uitgewerkt in het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB), Mobiliteitsplan Utrecht 2025 (gemeente Utrecht mei 2016). In de onderzoeken voor het tracébesluit Ring Utrecht is rekening gehouden met UAB-maatregelen waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden. Dit betekent bijvoorbeeld dat de onderzoeken in het deelrapport Verkeer rekening houden met de afwaardering van de Cartesiusweg en 't Goylaan naar een enkelstrooks profiel. In eerdere fasen van het project (trechterstappen, fase 2a) is UAB meegenomen als gevoeligheidsanalyse in het verkeersonderzoek.</p> <p>De gemeente Utrecht en de provincie Utrecht zijn in de eerste fase van deze studie mede bevoegd gezag geweest en hebben ingestemd met het voorkeursalternatief. De provincie Utrecht en alle omliggende gemeenten hebben positief geadviseerd op de Voorkeursvariant en het ontwerp-tracébesluit. Alleen de gemeente Utrecht had een voorbehoud over het aantal rijstroken in de bak bij Amelisweerd; maar niet over het feit dat een verbreding en ontweven noodzakelijk is.</p>
	2	<p>Voorzover dit de verbreding van het huidige trace betreft: ja. Dus geen uitbreiding! Er ligt al asfalt genoeg. Enkele uren file per dag is geen probleem, er moet in dit land en ook elders ook wel eens gewacht worden (OV, bij de dokter, bij woningtoewijzing etc).</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>De doelstelling van het project is het verbeteren van de doorstroming op een verkeersveilige manier. Dit betekent niet dat er geen wachttijd meer zal zijn op de Ring na afloop van het project, maar dat deze wachttijd niet langer duurt dan de streefwaarde toelaat; deze streefwaarde gaat uit van een reistijd die maximaal twee keer zo lang is dan de reistijd filevrij (in stedelijk gebied).</p>
	3	<p>Ja, ten Oosten van Utrecht de belangen van de natuur, en van de recreatie. Ook de belangen van een beter Openbaar Vervoer/betere fietsbereikbaarheid die in het geding zijn doordat geld besteed (liever: verspild) wordt aan de zinloze verbreding van de A27. Anders gezegd: hetzelfde geld besteed aan OV/fiets heeft een veel hoger rendement dan aan het eindeloos faciliteren en pampieren van ruimtevreterend, vervuilend en lawaaiig autoverkeer.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast.</p>

ZWE-00726	1	<p>Nut en Noodzaak zijn niet onderbouwd. Nieuwe aanslag op Amelisweerd meer herrie en roet in Lunetten, Rijnsweerd, Voordorp en Blauwkapel Groet uitvoeringrisico `s door de folieconstructie bij Lunetten Achtjaar lang bouw -en verkeersoverlast Kost handen vol geld</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtqualiteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p>
ZWE-00728	4	<p>Door de verbreding van de A27 zal de automobilititeit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.</p>	<p>De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p> <p>Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>
	11	<p>Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.</p>	<p>Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermd Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit.</p> <p>Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl.</p>
ZWE-00729	5	<p>files staan meestal op andere rijkswegen in het land. voorbeelden genoeg. uitgangspunt moet ook zijn meer openbaar vervoer met trein en meer over water ook vervoeren. \ Goed openbaar vervoer zorgt er voor dat de jongeren steeds meer de auto laten staan of weg doen.</p>	<p>Er staan veel files op andere rijkswegen. Maar ook op dit specifieke planstudiegebied staan files. Uit het MIRT projectenoverzicht 2015 valt op te maken dat het project Ring Utrecht een bijdrage levert aan de oplossing van vijf files uit de filetop50. De hoogst genoteerde file staat op nummer 4 op de A28 voor knooppunt Rijnsweerd. Dit is toegelicht in de toelichting van het tracébesluit, paragraaf 2.1 tabel 2.2.</p>
ZWE-00730	3	<p>Nu is de ruimte in en om de steden beperkt, dus wegbreedingsbreiding is daar sowieso geen optie. Er is een effectievere aanpak mogelijk : we moeten het fiets-verkeer en het openbaar vervoer sterk bevorderen. Er valt nog heel veel te verbeteren aan voorzieningen voor fietsers, en aan het OV-netwerk. En als we dat doen, zal het wegverkeer afnemen, en zullen de files verminderen, zonder dat we de wegcapaciteit hoeven te verhogen. Er wordt voor veel geld een prachtige sneltram aangelegd naar Utrecht-Oost. Daar kunnen heel veel mensen mee naar de Oost-kant van de stad en is de auto niet meer nodig.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p>
	8	<p>Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het</p>

		<p>economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.</p>	<p>bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
	9	<p>Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.</p>	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.</p>
ZWE-00731	1	<p>Wij zijn zeer sterk tegen de voorgenomen verbreding Onjuistheden: Er vindt een onjuiste redenering plaats dat er op deze wijze een oplossing geboden zal worden aan file knelpunten.</p>	<p>Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) een efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer, hoofdstuk 8.</p>
	3	<p>Daarnaast wordt veel te makkelijk voorbij gegaan aan het feit dat de luchtkwaliteit in een wijde omgeving sterk achteruit gegaan nu er enerzijds meer auto's tegelijk zullen staan vervuilen terwijl de zuivering door aanwezige bomen wordt verkleind.</p>	<p>In 2009 is met het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) gezocht naar innovatieve oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit langs het rijkswegennet. Binnen het IPL zijn op basis van internationaal literatuur- en laboratoriumonderzoeken alle kansrijke maatregelen voor de verbetering van luchtkwaliteit onderzocht. De kennis is opgedaan binnen grootschalige praktijkonderzoeken die binnen het innovatieprogramma zijn uitgevoerd. Het gaat om het effect van schermen, vegetatie, overkappingen van de weg, inclusief luchtbehandeling en Dynamisch Verkeersmanagement. Informatie over de resultaten van vegetatie kunt u vinden op de site: https://www.rijksoverheid.nl/zoeken?trefwoord=ipl+vegetatie. Uit het IPL onderzoek blijkt dat bomen en struiken weinig positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de Rijksweg.</p> <p>In het NSL rekenmodel luchtkwaliteit wordt rekening gehouden met bomen langs wegen in alleen binnenstedelijke situaties. Voor stedelijke wegen is een bomenfactor opgenomen in het rekenmodel. Dit in tegenstelling tot rijkswegen in buiten stedelijk gebied met weinig bebouwing, waar geen bomenfactor voor is opgenomen. Binnenstedelijke wegen met aan beide zijden een bomenrij hebben een negatief effect op de luchtkwaliteit, omdat uitlaatgassen onder het bladerdak blijven hangen. Het bepalen van het effect van het toepassen van vegetatie op schermen langs rijkswegen is (nog) niet mogelijk met het NSL rekenmodel.</p> <p>In het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) van het project Ring Utrecht is vegetatie meegenomen als innovatieve maatregel voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Op veel plaatsen is onderzoek gaande naar het reinigen van emissies van het wegverkeer door toevoegingen aan geluidschermen of kunstwerken. Dit kunnen specifieke katalysatoren of specifieke planten zoals een groenblijvende klimop zijn. Een recent voorbeeld hiervan is de Wall4Life. Locaties waar dergelijke maatregelen, indien gebleken effectief, specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven en geluidschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het MMA een filterende</p>

			<p>toevoeging aan de geluidschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>In hoofdstuk 8 van de milieu-effectrapportage worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen.</p> <p>De effecten van bomen en struiken op de luchtkwaliteit zijn in 2009 onderzocht binnen het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit IPL. Uit het IPL onderzoek blijkt dat bomen en struiken weinig positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de weg. Daarna zijn er onderzoeken gedaan naar de invloed van bomen en struiken op de verspreiding van emissies van het wegverkeer. Er is nog steeds onvoldoende kennis over het effect van vegetatie op de luchtkwaliteit .</p>
ZWE-00732	3	Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.	De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.
	8	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	<p>De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p> <p>Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>
	9	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.	<p>Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermd Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit.</p> <p>Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl.</p>

ZWE-00733	4	<p>De laatste jaren verschijnen er meer en meer studies die laten zien dat economische groei niet hand in hand gaat met verkeerstoeiname. Een voorbeeld hiervan is de studie die gedaan is door Adam Millard Ball en Lee Schipper in 2009. Ze laten zien dat in de geïndustrialiseerde wereld de mobiliteit zijn maximum heeft bereikt. Een deel uit een artikel over dit rapport: 'What they find is that, prior to recent years, two forms of transit have driven most of the growth in miles travelled, and thus energy use: air and car travel. And, although air travel has continued to increase, car travel has started to decline (a trend that predates the oil price shock of recent years). As a result, since 2003, total miles travelled have flattened out and has started to decline in some countries. This flattening out is even more apparent when graphed against per-capita GDP. Here, most countries show a flattening out once they hit a per-capita GDP of \$25,000 (in the US, the figure is \$35,000, while Sweden shows a continuing rise).' Bron: Ars Technica, Trends suggest industrialized world may be hitting peak travel. Dit onderzoek is uitgevoerd in ons omringende landen zoals Duitsland, Frankrijk en Groot Brittannië.</p> <p>Zeven jaar later komt ook het CPB met vergelijkbare conclusies. Enkele weken geleden hebben we kennis kunnen nemen van het onderzoek dat gedaan is waaruit blijkt dat de investeringen in onze infrastructuur moeten worden herzien. Het rapport is voor een ieder te vinden op de site van het CPB en ik neem aan dat u hier kennis van heeft genomen. Eén van de conclusies luidt dat het accent verplaatst moet worden. Uit dit rapport: 'Al met al wordt capaciteitsuitbreiding minder noodzakelijk en verschuift het accent van uitbreiding van de netwerken naar het beheer en onderhoud van bestaande capaciteit.' Het paradigma verschuift, waarmee inzichten die zijn gebruikt voor het OTB A12/A27 zijn achterhaald.</p> <p>Bovenstaande gegevens zijn bij mij op werkvloer sinds jaar en dag bekend, van verkeersdeskundige tot aan project management. Wij zetten momenteel in op coöperatieve systemen die auto's, bussen en fietsers met wegkantsystemen en verkeersregelautomaten laat communiceren om zo de doorstroming te verbeteren. De infrastructuur kan goeddeels blijven zoals hij is als voertuigen intelligent worden. Deze moderne kijk op zaken is RWS vreemd, is mijn ervaring. Gemeenten en provincies gaan hier vaker in mee, wanneer zij over voldoende budget beschikken.</p>	<p>Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer, hoofdstuk 8.</p>
			<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (2.2.1 verkeersprognoses en 2.2.2 gebruik toekomstscenario's).</p>
	5	<p>Meer asfalt leidt altijd tot meer verkeer en dit zal gevolgen hebben voor mij als omwonende. De luchtkwaliteit is al beneden peil in Utrecht. Zelfs als we de komende decennia massaal elektrisch gaan rijden hebben we nog steeds geen schone lucht. Zie ook hiervoor recent opgedane inzichten uit een studie gepubliceerd door Atmospheric Environment. Hierover is onlangs bericht door verschillende kranten, waaronder de Telegraaf en de Volkskrant. Zelfs zonder verbrandingsmotoren blijven we zitten met grote hoeveelheden fijnstof. Hoewel het niet wegneemt dat we af moeten van fossiele brandstoffen, blijft beperking van het verkeer rond Utrecht hoe dan ook een speerpunt. Er moet gezocht worden naar alternatieven in de vorm van openbaar vervoer, parkeerplaatsen buiten de stad en fietsvoorzieningen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p>
ZWE-00735	10	<p>Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>
ZWE-00736	6	<p>Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.</p>	<p>De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte</p>

			<p>wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.</p> <p>De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.</p>
9	Door de verkeersaantrekkende werking van dit project wordt tot ver buiten het projectgebied de stikstofdepositie verhoogd. Dat is schadelijk voor de natuur, en bovendien beperkt het direct of indirect de stikstofruimte voor de landbouw. Wat betekent dat voor toch een belangrijke bedrijfstak in Nederland?		<p>De effecten op Natura 2000-gebieden zijn in de passende beoordeling in beeld gebracht. Daarbij is (conform artikel 3 Regeling PAS) zowel gekeken naar effecten op stikstofgevoelige gebieden vanuit het nieuwe tracé als naar effecten vanuit weggedelen waar het verkeer als gevolg van het project Ring Utrecht substantieel toeneemt (zogenaamde verkeersaantrekkende werking). Voor prioritaire projecten die betrekking hebben op een hoofdweg, zoals het project Ring Utrecht, is in artikel 2, tweede lid, onder a, Besluit grenswaarden PAS een grenswaarde vastgesteld van 3 kilometer aan weerszijden van de weg, gemeten vanaf het midden van de rijbaan. Deze grenswaarde houdt in dat alleen de effecten op een Natura 2000-gebied worden beoordeeld voor zover er binnen een afstand van 3 kilometer vanaf de weg een Natura 2000-gebied met een voor stikstof gevoelig habitat is gelegen. In dat geval wordt alleen het effect van de stikstofdepositie beoordeeld die als gevolg van het project of de andere handeling neerkomt in een zone tot 3 kilometer vanaf de weg. In de gebiedsanalyses bij het PAS is per Natura 2000 gebied onderbouwd dat deze extra depositie niet leidt tot verslechtering van de kwaliteit van de voor stikstof gevoelige habitattypen en leefgebieden van soorten en dat de instandhoudingsdoelstellingen op termijn kunnen worden gerealiseerd.</p> <p>Ingevolge artikel 5 van de Regeling PAS is de ontwikkelingsruimte die het bevoegd gezag toedeelt in een toestemmingsbesluit gelijk aan de toename van de stikstofdepositie op een hectare van een voor stikstof gevoelig habitat in een Natura 2000-gebied die een project per kalenderjaar kan veroorzaken, uitgaande van het jaar waarin de depositie als gevolg van dat project of die andere handeling het hoogst is.</p> <p>Bij de toedeling van depositieruimte in het PAS wordt onderscheid gemaakt tussen segment 1 voor de prioritaire projecten en segment 2 voor de niet-prioritaire projecten. Het project Ring Utrecht behoort tot de eerste categorie (zie bijlage Regeling PAS). De agrarische sector tot de tweede. In principe zijn de twee segmenten gescheiden en hebben zij ieder een aandeel in de beschikbare depositieruimte. Bij elke actualisatie van de projectenlijst in segment 1 worden de gevolgen van de veranderingen voor de beschikbare ruimte in segment 2 (niet-prioritaire projecten) betrokken. Wanneer een bijstelling van de lijst met prioritaire projecten ertoe zou leiden dat er te weinig ontwikkelingsruimte beschikbaar is in segment 2, dan besluiten de bij het programma betrokken bestuursorganen of het programma al dan niet bijsturing behoeft. Op deze wijze is er dus een beschermingsmechanisme opgenomen in het PAS waardoor de door u veronderstelde nadelen voor de agrarische sector beperkt worden.'</p>
ZWE-00737	10	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stressfactor voor Amelissewaard, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelissewaard).</p>
	11	Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.	Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken is het in enkele

			<p>gevallen noodzakelijk om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde.</p> <p>Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.</p>
	13	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.	<p>Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermde Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit.</p> <p>Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl.</p>
ZWE-00738	2	Participant maakt zich verder zorgen over de toename van het verkeer op de A27 door de verbreding en wat hiervan het gevolg is voor de toegangswegen de stad in.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p> <p>Het is inderdaad zo dat ten gevolge van het project Ring Utrecht het verkeer op de A27 zal toenemen. Deze toename wordt onder andere veroorzaakt door:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de verkeersaantrekkende werking; verkeer dat voorheen via het onderliggend wegennet reed, gaat weer gebruik maken van het hoofdwegennet; - het zogeheten "terug naar de spits" effect: verkeer dat voorheen de reguliere spitsperiodes meed ('s ochtends tussen 7.00 - 9.00 uur en 's avonds tussen 16.00 - 18.00 uur), gaat nu weer in de reguliere spitsperiodes rijden, omdat er minder file op het hoofdwegennet is. <p>Dat het verkeer op de Ring Utrecht gaat toenemen heeft ook te maken met de groei van onder andere de stad Utrecht zelf wat betreft inwoners en arbeidsplaatsen, en het verkeersbeleid van de gemeente Utrecht. Dat verkeersbeleid is erop gericht het lokale verkeer in de stad en het regionale verkeer van en naar de stad zoveel mogelijk via het hoofdwegennet te laten rijden. In het ontwerp-tracébesluit ontwerp is daar zoveel mogelijk rekening mee gehouden, door op de afritten van de aansluitingen op de Ring Utrecht een zo groot mogelijk buffercapaciteit te creëren.</p>
ZWE-00739	1	Ik, en met mij vele buurtgenoten, maak me ernstig zorgen over het Ontwerp-Tracébesluit A327/A12 Ring Utrecht en het Milieu Effect Rapportage A27/A12 Ring Utrecht. Wij wonen op korte afstand van de A27. Alle ontwikkelingen die op deze weg betrekking hebben gaan mij en mijn buurtbewoners direct aan. Met de voorgenomen plannen word ik ernstig geschaad in mijn belangen. Ik doel daarbij in de eerste plaats op de extra geluidsbelasting voor bewoners aan en rond de Utrechtseweg	<p>De geluidbelastingen die zijn bepaald voor uw woning en die van uw buurtgenoten zijn opgenomen in bijlage 9b van het 'Deelrapport geluid - Specifiek' van het ontwerp-tracébesluit Ring Utrecht. Ter hoogte van uw woning zal een stiller wegdek worden toegepast en worden nieuwe geluidschermen tot een hoogte van 5 meter geplaatst. Met deze maatregelen zal de geluidbelasting bij uw woning en die van uw buurtgenoten met het project Ring Utrecht (prognose 2036) niet hoger zijn dan op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. Er is dus geen sprake van een toename van de geluidbelasting die wordt veroorzaakt door het project Ring Utrecht.</p> <p>Voor de omgeving van de Utrechtseweg is een bovenwettelijke maatregel voorzien. Deze aanvullende maatregelen worden getroffen om de geluidbelasting verder te verlagen, maar maken geen deel uit van het tracébesluit. Er is voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen. In het bovenwettelijk maatregelpakket is een bovenwettelijke voorziening: het verhogen van het wettelijke scherm met 2 meter. Op de</p>

		website van de provincie kunt u het totale bovenwettelijk pakket inzien, zie http://www.provincie-utrecht.nl/bwmringutrecht . Met deze maatregelen kan de geluidbelasting in uw omgeving met het project Ring Utrecht tot maximaal 55 dB worden teruggebracht.
2	Daarnaast is er naar mijn mening sprake van procesmatige en inhoudelijke onzorgvuldigheden in het totale proces van het verbeteren van de bereikbaarheid rond de stad Utrecht. Zie ook mijn zienswijze ingediend op het OTB/MER A27 Lunetten – Rijnsweerd in 2010.	In uw zienswijze stelt u dat sprake is van procesmatige en inhoudelijke onzorgvuldigheden in het totale proces van het verbeteren van de bereikbaarheid rond Utrecht. De onderhavige zienswijzeprocedure is evenwel gericht op het voorliggende tracébesluit, dus de reactie op uw zienswijze beperkt zich dan ook tot dat kader. U geeft niet aan om welke onzorgvuldigheden het exact gaat. In reactie op uw zienswijze is het in algemene zin van belang om op te merken dat het gehele proces om tot het voorliggende tracébesluit en de daarin opgenomen maatregelen te komen uiterst zorgvuldig is doorlopen. Dit heeft geleid tot een goed gemotiveerd besluit gebaseerd op een deugdelijke belangenafweging. De Commissie voor de milieu-effectrapportage heeft geconcludeerd dat de milieu-effectrapportage voldoende informatie van hoge kwaliteit bevat. Uit niets blijkt dat er sprake is van procesmatige of inhoudelijke onzorgvuldigheden.
3	In het OTB wordt voor het wegvak van 80,2 (knooppunt Rijnsweerd) tot 81,7 km (afslag 30 veemarkt, Biltse Rading) niet voldoende voorzien in geluidsbeperkende maatregelen zoals een langer en hoger geluidsscherm. Voor 13 van de 92 woningen aan en rond de Utrechtseweg zal de toekomstige geluidhinder boven de norm in de Wet Geluidhinder komen. Voor deze woningen zal na vaststelling van het tracébesluit gevel-isolatieonderzoek plaatsvinden. Als binnenwaarden worden overschreden zal Rijkswaterstaat indien gewenst voorzieningen treffen die de overschrijding wegnemen. De extra geluidsbelasting zal echter alle woningen langs en rond de Utrechtseweg treffen. Het betreft hier 92 woningen die ook al aanzienlijke geluidsbelasting door de Utrechtseweg zelf ondervinden. Deze cumulatieve effecten zijn in het OTB niet meegewogen. De bewoners langs en rond de Utrechtseweg ervaren vooral bij windrichtingen tussen zuid- en noordwest buitenshuis grote geluidsoverlast van de A27. Wanneer voor genoemde 13 woningen uiteindelijk voorzieningen getroffen zouden worden hebben die alleen binnenshuis een effect. Soms zal het om uiteenlopende redenen ook niet mogelijk of wenselijk zijn om binnenshuis voorzieningen te treffen (Zo is mijn woning Utrechtseweg 386 een gemeentelijk monument met op de begane grond en eerste verdieping veel glas-in-lood, enkelglas dus). Dit is een bijkomende reden om bij de beperking van geluidsoverlast maatregelen aan de bron te treffen. Ik concludeer aldus dat het niet redelijk is om bij de overweging van geluidsbeperkende maatregelen (in termen van doelmatigheidscriteria) uit te gaan van slechts 13 woningen die te maken hebben met extra geluidsbelasting, niet stil te staan bij cumulatieve effecten en voorbij te gaan aan de geluidsoverlast die buitenshuis wordt ervaren.	Uit de afweging van de maatregelen voor het gebied Utrechtseweg, zie par. 5.4.2.4 van het 'Deelrapport geluid - Specifiek' van het ontwerp-tracébesluit, blijkt dat met de doelmatige maatregelen bij alle woningen de geluidbelasting met het project Ring Utrecht (prognose 2036) niet hoger zal zijn dan op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. Deze norm is genoemd in de Wet milieubeheer, het is niet duidelijk wat inspreker bedoelt met zijn constatering dat bij 13 van de 92 woningen de norm zal overschrijden. In genoemde paragraaf is bovendien beschreven dat het voor de verlaging van de cumulatieve geluidbelasting niet effectief is om (een deel van) de maatregel langs de rijksweg te plaatsen langs de Utrechtseweg. De cumulatieve geluidbelasting is echter in het ontwerp-tracébesluit niet nader beschreven, dit wordt nu beschreven in de Nota van Wijziging bij het tracébesluit. Voor woningen waar aan de normen van de Wet milieubeheer kan worden voldaan, geldt echter geen wettelijke verplichting om deze cumulatieve geluidbelasting in beeld te brengen zodat aanvullende maatregelen niet worden overwogen.
4	U geeft in de toelichting bij het OTB en in het MER aan dat de geluidbelasting over het geheel genomen na realisatie van het project gelijk is aan de geluidbelasting in de huidige situatie - ondanks de toenames van het verkeer. Tijdens de informatieavond op 30 mei 2016 in De Bilt is mij verteld dat voor mijn huis nu uitgegaan wordt van een belasting van 58 DB en dat dat ook de berekende waarde na uitvoering van het traject zal zijn. U zult begrijpen dat gezien het voorgaande ik geen enkel vertrouwen heb in deze berekeningen. Het gaat hier om een berekend jaargemiddelde, er is geen sprake van feitelijke waarnemingen voor én achter mijn huis, en het verschil tussen binnen en buiten speelt ook geen rol. Verder wijs ik u erop dat door de realisatie van geluidwerende maatregelen ter hoogte van Voordorp aan de west-zijde van de A27 de geluidssituatie voor de woningen aan de Utrechtseweg door geluidweerkaatsing juist verslechterd is.	Het uitgangspunt voor het bovenwettelijk pakket is het samenstellen van een effectief geluidpakket. Hiervoor is gekozen op basis van een bewonersconsultatie die heeft plaatsgevonden in 2013, waar de voorkeur is uitgesproken om het budget voor bovenwettelijke maatregelen hoofdzakelijk aan geluidmaatregelen te besteden. Als het tracébesluit onherroepelijk is, zal het positieve effect van het bovenwettelijk maatregelpakket planologisch worden verankerd door de geluidproductieplafonds te verlagen middels een ambtshalve wijziging. Op www.provincie-utrecht.nl/bwmringutrecht vindt u informatie over het definitieve bovenwettelijke maatregelenpakket. In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt nader ingegaan op de vraag waarom geluidbelastingen worden berekend en niet worden gemeten. De nieuw te plaatsen geluidschermen in het project Ring Utrecht zullen in het deel ten zuiden van de aansluiting Utrecht-Noord 10 graden achteroverhellend worden geplaatst, gezien vanaf de wegzijde. Een dergelijke plaatsing zorgt ervoor dat het gereflecteerde geluid de woningen aan de overzijde niet of nauwelijks bereikt. Daarnaast zullen de niet-doorzichtige panelen in deze schermen worden uitgevoerd in een geluidsabsorberend materiaal, waardoor de reflecties nog minder zullen zijn.

		<p>Op de delen waar de schermen transparant worden uitgevoerd, aan weerszijden van de A12 vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, kan geen absorberend materiaal worden toegepast. Uit aanvullend onderzoek, zie bijlage 6 van het Deelrapport Specifiek, is gebleken dat het transparant, reflecterend uitvoeren van deze schermen niet leidt tot toenames van de geluidbelasting aan de overzijde.</p> <p>Bij de toetsing van de toekomstige situatie met het project Ring Utrecht is uitgegaan van geluidschermen die 80% van het geluid absorberen en dus 20% van het geluid reflecteren. De in het tracébesluit berekende geluidbelastingen zijn inclusief deze reflectiebijdrage vergeleken met de toetswaarden en op basis van die toetsing zijn de doelmatige geluidbeperkende maatregelen vastgesteld.</p> <p>Het effect van de geluidreflectie in de totale geluidbelasting is gering en kan door het toepassen van geluidbeperkende maatregelen zoals een stiller wegdek ruimschoots worden gecompenseerd.</p> <p>De door u geschetste locatie is een van de locaties geweest om te kijken of hier een bovenwettelijk geluidmaatregel kan worden geplaatst.</p>
5	<p>Conclusie: ik dring aan op de volgende geluidsbeperkende maatregelen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. overkapping van het wegvak van 80,2-81,7 km, dan wel: 2. tweelaags ZOAB voor het wegvak van 80,2-81,7 km in combinatie met een hoger en langer geluidscherm aan de oostzijde van de A27 over de gehele afstand van het wegvak van 80,2-81,7 km, dus tot en met de afrit 30 Veemarkt/Biltse Rading. 	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.3 glazen overkapping).</p> <p>In het ontwerp-tracébesluit is al voor alle wegvakken waar dat technisch mogelijk is, tweelaags ZOAB als geluidbeperkende maatregel opgenomen. Met het geluidscherm uit het ontwerp-tracébesluit kan bij alle woningen aan de wettelijke normen worden voldaan. Een uitbreiding van het maatregelenpakket is daarom per definitie niet doelmatig.</p>
6	<p>Wat betreft de genoemde procesmatige en inhoudelijke onzorgvuldigheden heb ik de volgende opmerkingen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Het project OTB A27 maakt deel uit van meerdere ontwikkelingen die betrekking hebben op de A27 en andere snelwegen hier direct in de buurt. Er is echter sprake van een salami-benadering waardoor stapeling van projecten gevolgen heeft voor onze direct naast de A27 gelegen buurt en waarbij er van versnippering van gevolgen sprake is. Behalve het traject A27 Lunetten – Rijnsweerd, is ook de uitvoering met betrekking tot de afrit A28 direct op onze omgeving van invloed. Daarnaast is de naleving Europese normen luchtkwaliteit en de maatregelen die daardoor tussen 2011 en 2015 opgelegd worden, mogelijk op dit gebied van toepassing. Tenslotte is de verbreding van de Ring Utrecht absoluut en direct van invloed op met name onze wijk. Een tweede cumulatieve-effect betreft het gegeven dat er van meerdere (delen van) (snel)wegen sprake is. Op onze buurt zijn zowel de A27, als de A28, maar ook de N237 van invloed. Aan al die wegen wordt de komende jaren gewerkt. Al die salamiplakjes hebben gevolgen op het gebied van geluid en luchtkwaliteit en daarmee direct op onze gezondheid en welbevinden. Er wordt niet of nauwelijks een onderlinge relatie gelegd tussen de verschillende projecten en de effecten ervan voor de bewoners van onze wijk. Ik acht een integrale en overstijgende benadering waarin de effecten over het totaal worden meegenomen noodzakelijk en verwacht dat u hier invulling aan geeft zodat er inzicht ontstaat in cumulerende geluids- en milieueffecten van de derde rijstrook op de A27, de verbreding van de A28 (met afrit naar de A27), het wel of niet aanbrengen van geluidwerende en luchtkwaliteitsbeschermende maatregelen, de aanpassingen aan de N237 en de verbreding van de Ring Utrecht. 2. Eveneens door de salami-methode en het ontbreken van een integrale visie en aanpak is het risico aanwezig van tussentijdse 	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>De projecten in de nabijheid van de Ring Utrecht worden gedurende de gehele looptijd in samenhang gezien. In het kader van het programma VERDER worden plannen bestudeerd en uitgevoerd om de mobiliteitsproblemen in de Utrechtse regio op te lossen. Er is voor gekozen om de snelwegen in de regio op te knippen in een aantal projecten: de Ring Utrecht, de A27-A1, de A28 en knooppunt Hoevelaken. Het resultaat is een praktische onderverdeling zonder dat de inhoudelijke samenhang verloren gaat. De studiegebieden van de projecten en de Ring Utrecht liggen niet alleen in elkaars verlengde, maar kennen zelfs een gedeeltelijke overlap. Voor al deze projecten geldt dat deze de cumulatieve effecten van de individuele projecten in ogenschouw nemen doordat deze als autonome situatie zijn meegenomen in de effecten bepalingen van deze projecten.</p> <p>Voor alle MIRT-infrastructuren op het hoofdwegennet waarvoor het ministerie van Infrastructuur en Milieu verantwoordelijk is, geldt dat te hanteren uitgangspunten voor de verkeersmodelberekeningen met het Nieuw Regionaal verkeersModel (NRM) jaarlijks worden vastgesteld door het ministerie zelf en niet door Rijkswaterstaat als uitvoeringsinstantie. Jaarlijks worden de infrastructurele en RO-projecten van de diverse overheden geïnventariseerd en vervolgens wordt dus vastgelegd welke projecten wel en niet meegenomen worden in de berekeningen. De afstemming met andere overheden vindt jaarlijks plaats via de BO-MIRT overleggen. Hiermee wordt geborgd dat de infrastructuurprojecten die gelijktijdig lopen, van dezelfde uitgangspunten uit gaan. Er is dus zeker geen zake van een salami-tactiek. Zie voor een uitgebreide toelichting op de gehanteerde uitgangspunten voor de verkeersprognoseberekeningen met het NRM, bijlage B van het deelrapport Verkeer. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r..</p>
8	<p>Bij ieder salamiplakje zijn soms andere en soms meerdere overheden betrokken, waardoor ik als betrokkene niet meer weet bij wie ik moet zijn en overheden ook naar elkaar wijzen waar het gaat om verantwoordelijkheden. Voorbeeld: in 2001 bleek bij een meting van de luchtkwaliteit door de gemeente De Bilt, dat de norm overschreden werd. De gemeente gaf echter aan dat de A27 daarvan de oorzaak was en dat de gemeente daar geen invloed op had. Nu lijkt dit omgekeerd ook aan de orde: RWS geeft aan dat zij niet voor metingen verantwoordelijk is, dat we daarvoor bij de</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Het voorliggende tracébesluit en de daaruit voortvloeiende projecteffecten dienen te allen tijde te voldoen aan de daarvoor geldende normen die voortvloeien uit de relevante wet- en regelgeving. Deze normen zijn toetsbaar en dienen te worden nageleefd door de instanties, die daarvoor</p>

	<p>gemeente moeten zijn. Deze versnippering van verantwoordelijkheden is onacceptabel. Bewonersbelang valt in het midden en geen van de betrokken instanties neemt hier de verantwoordelijkheid voor.</p>	<p>verantwoordelijk zijn. Mocht u naar aanleiding daarvan in dit kader specifieke vragen hebben, dan staat het u uiteraard vrij om deze aan Rijkswaterstaat of de overige betrokken bestuurlijke partijen te stellen.</p> <p>Voor de metingen van de luchtkwaliteit door gemeente de Bilt is de gemeente verantwoordelijk. Het Rijk maakt gebruik van voorgeschreven modellen die de luchtkwaliteit berekenen. Deze modellen worden geijkt op basis van metingen door TNO. Voor wat betreft de uitkomst van de berekeningen die gedaan zijn voor de A27, wordt verwezen naar het antwoord over de luchtkwaliteit op projectniveau.</p>
9	<p>Bij projecten wordt uitgegaan van modelmatige doorrekeningen van geluid- en luchtkwaliteit die weer uitgaan van allerlei al dan niet aantoonbare of getoetste aannames. Door de salami-aanpak ontstaat er bij gebrek aan een integrale effectmeting over projecten en tijd heen, nog minder transparantie en toetsbaarheid. Het ontbreekt in onze woonwijk aan een duidelijke en eenduidige 0-meting op het gebied van geluid- en luchtkwaliteit, gebaseerd op de werkelijkheid. Hierdoor zijn plannen en effecten in de toekomst (bedoeld of onbedoeld) niet goed vast te stellen of te toetsen. Ik zou graag zien dat dit wordt opgelost en dat, voordat uitvoering plaatsvindt, op transparante wijze en op meerdere plekken bij ons in de woonwijk een 0-meting van geluid en luchtkwaliteit plaatsvindt. Daarbij willen ik dat de meetmethode door alle betrokken overheden wordt geaccepteerd. Zoals aangegeven is in 2001 een meting luchtkwaliteit uitgevoerd waarbij de norm overschreden werd. Wij willen weten hoe een 0-meting zich hiermee verhoudt.</p>	<p>De luchtkwaliteit resultaten voor het project zijn berekend met rekenmodellen. Meten van toekomstige wegaanpassingen is niet mogelijk. Daarnaast wordt de luchtkwaliteit in Nederland continu gemeten met het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML) door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Modelberekeningen zorgen voor een geografisch meer gedetailleerd en beter dekkend totaalbeeld van de luchtkwaliteit dan mogelijk is op basis van alleen metingen op een beperkt aantal meetlocaties. De metingen vormen een essentiële basis voor de ijking van modelberekeningen. Mede op basis van de RIVM meetresultaten worden de te hanteren uitgangspunten voor de rekenmodellen jaarlijks getoetst en zo nodig bijgesteld. Hierdoor wordt de betrouwbaarheid van rekenmodellen vergroot.</p> <p>Het is niet duidelijk welke meting uit 2011 door deze inspreker bedoeld wordt en of deze in strijd is met de ijking van de modelberekeningen. De acceptatie van meetmethodes ligt niet binnen de scope van het project.</p> <p>Het project is opgenomen in het landelijk programma luchtkwaliteit Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Elk jaar vindt een monitoring van het NSL plaats waaronder een nieuwe doorrekening van groeicijfers van het verkeer en de nieuwe achtergrondconcentraties en emissiefactoren. Concentraties stoffen worden berekend voor het voorgaande jaar en de NSL jaren 2015, 2020 en 2030. Het jaar 2014 c.q. 2015 (openbaar in december 2016) geeft de huidige situatie weer waarin de verkeersintensiteiten zijn geijkt met de verkeerstellingen en de berekende concentraties met de RIVM metingen. Dit geeft een "soort 0 meting" waar vanuit prognoses worden gemaakt voor de toekomstige jaren. In het jaar 2015 worden ter hoogte van uw woning concentraties berekend die ruim voldoen aan de normen. De resultaten van de monitoringstool zijn openbaar en te zien op de site www.nsl-monitoring.nl.</p>
13	<p>Gezondheid, welbevinden en woongenot gaan achteruit, zonder dat ik daarvoor gecompenseerd wordt c.q. zonder dat er afdoende maatregelen worden getroffen;</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Om te bereiken dat de lucht schoner wordt en voldoet aan de Europese luchtnormen zijn verschillende maatregelen nodig. De EU zet in op de voortdurende aanscherping van de emissie-eisen voor nieuwe personenauto's, bestelauto's en vrachtwagens (euronormen) die bijdragen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit langs wegen. Deze eisen zorgen ervoor dat nieuwe personenauto's en vrachtauto's schoner zijn dan oudere voertuigen. De EU zet ook in op minder uitstoot van industrie, scheepvaart en landbouw. Daarnaast worden landelijke, regionale en lokale maatregelen genomen. Het rijk zet in op belastingvoordelen voor schonere auto's en stimulering van schonere vrachtauto's en bussen. Provincies zorgen voor schonere bussen. Gemeenten voeren milieuzones in voor vrachtverkeer, ontmoedigen vervuילend vervoer en zorgen voor groene golf verkeerslichten. RWS stimuleert telewerken, carpoolen en plaatst schermen. Het NSL maatregelenpakket wordt jaarlijks bijgesteld.</p> <p>Het project is opgenomen in het landelijk luchtprogramma Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Binnen het NSL worden maatregelen getroffen om aan de normen van fijn stof te voldoen. Het huidige maatregelenpakket van het actieplan luchtkwaliteit, opgesteld samen met gemeenten, bestaat onder andere uit Europees bronbeleid voor voer- en vaartuigen, nationale stimuleringsmaatregelen schoon vervoer en ontmoedigen vervuילend vervoer, diverse lokale initiatieven en maatregelen van decentrale overheden. Met de uitvoering van bovengenoemd maatregelenpakket wordt de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid in heel Nederland de komende jaren nog verder verbeterd.</p> <p>Nu bijna overal in Nederland de Europese normen worden gehaald wordt het landelijk beleid meer</p>

			gericht op maximale gezondheidswinst in plaats van lokale knelpunten. De Europese bronmaatregelen zijn momenteel het meest kosteneffectief om de luchtkwaliteit te verbeteren. Om het wagenpark de komende jaren schoner te krijgen worden minder milieubelastende brandstoffen zoals waterstof en de verdere ontwikkeling van elektrische voertuigen gestimuleerd. De Gezondheidsraad is gevraagd te adviseren over hoe gezondheid meer centraal te stellen in het luchtkwaliteitsbeleid. Dit advies wordt in 2017 verwacht.
	16	De in deze zienswijze aangegeven aspecten vormen mogelijk geen uitputtende opsomming. Ik behoud mij het recht voor om claims in een beroepsituatie mogelijk uit te breiden.	Iedereen kan een zienswijze indienen waarbij elke indiener de vrijheid heeft elk punt te bespreken. Een beroep is echter gebonden aan een aantal juridische regels. De rechter beoordeelt of u gehandeld heeft conform deze regels. Als dat niet het geval is, dan wordt een (gedeelte van) een beroep niet ontvankelijk verklaard. Een van de regels is dat het beroep inhoudelijk moet aansluiten bij de punten die in de zienswijzen zijn ingebracht, tenzij het tracébesluit nieuwe of andere oplossingen bevat waar u onmogelijk in het ontwerp-tracébesluit een zienswijze over had kunnen indienen.
ZWE-00740	1	Participant woont op dit moment aan een sloot met stromend water die aan twee kanten uitkomt op de Kromme Rijn (zie bijlage, de witte streep is de huidige sloot). Hier heeft participant een klein haventje en een boot liggen. In de nieuwe situatie is niet duidelijk of de sloot (deels) wordt gedempt. Participant verzoekt dringend om, indien de sloot wordt verlegd of (deels) aangepast, er zorg voor te dragen dat het water door de sloot blijft stromen. Dit is van belang omdat participant anders stinkend, stil, dood water langs zijn huis krijgt. Dit doet afbreuk aan het rijke fauna dat er op dit moment is, waaronder snoeken, baarsen, waterslangen, ijsvogels, ijsvogelreigers etc. Verder vraagt participant zich af of de onderdoorgang vanaf het haventje/sloot van zijn huis, naar de Kromme Rijn, blijft bestaan. Daar wordt een fiets/looproute aangelegd. Indien deze de onderdoorgang afsluit, kan participant niet meer met de boot de Kromme Rijn op. Het betreft het gebied onderdoorgang Kromme Rijn.	Deze watergang blijft bestaan en wordt na afloop van de werkzaamheden teruggebracht In de Nota van Wijziging is dit nader uitgewerkt. Hiermee blijft sprake van een situatie waarin het water kan doorstromen. De brug in het Jaagpad voor de ligplaats van uw boten blijft gehandhaafd.
ZWE-00741	5	De geluidschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te geven. De geluidschermen moeten overal minstens 4 m hoogte hebben om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door de herrie flink te verlagen. Verder moet geluidweersing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 1.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgestelde maatregelen.
	13	Om de uitkomsten van de luchtberekeningen in het MER goed te kunnen beoordelen zou ik graag willen weten hoe de toekomstige emissies zijn berekend. Het gaat dan met name over de samenstelling van het wagenpark en bijbehorende emissiefactoren per voertuigklasse. In de Bijlage 3 van het Deelrapport luchtkwaliteit 'invoergegevens modelberekeningen' staan dergelijke essentiële data niet vermeld. Het MER schiet tekort in transparantie.	In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&M bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Tabellen_grafieken/Milieu_Leefomgeving/Emissiefactoren . De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer. Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieseltgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.
	15	Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.

			De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.
ZWE-00743	2	De geluidshinder in Utrecht van de snelwegen is fors. Er is nauwelijks een plek in de stad te vinden waar je de snelweg niet hoort. Dit geeft veel hinder en stress. Naar mijn mening zou de geluidshinder naar beneden moeten. Ondanks de geluidsschermen, is er een grote kans dat de geluidshinder nu juist gaat toenemen. Meer asfalt betekent immers dat meer mensen de auto zullen nemen. In het ontwerp tracé besluit is te zien op de kaartjes dat er op verschillende plekken geluidsschermen komen. Echter zullen er geen schermen geplaatst worden aan de kant van het groen. Nu ga ik regelmatig de stad uit om te wandelen en te fietsen en even in de natuur te zijn. Zonder geluidsschermen wil het horen en zien je wel vergaan. Er zal een vreselijke herrie zijn van de snelweg, waardoor het tot rust komen in de natuur er niet meer bij zal zijn. Naast de geluidshinder (waar nog schermen tegen te plaatsen zijn) zal de luchtvervuiling toenemen. Dit is slecht voor de gezondheid van de mensen die in Utrecht wonen en voor de natuur. Dit is onacceptabel! Een veel betere optie zou zijn om de snelheid te verlagen naar 80km/uur. Met die optie is de verbreding niet eens nodig omdat dit ook ten goede komt van de veiligheid.	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de aanvullende inpassingsmaatregelen die in het tracébesluit worden getroffen, die tevens een positief effect op de geluidssituatie in Amelisweerd hebben.</p> <p>U stelt een verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen voor door de verhoging naar 130 km/u terug te draaien en een limiet van 80 of 90 km/u op ringwegen in te stellen. Dit voorstel is niet in lijn met het kabinetsbeleid. Daarin is bepalend of de EU-grenswaarden worden gehaald. Daarnaast is het effect op de concentraties vervuilende stoffen van een snelheidsverlaging direct langs de weg beperkt. Naarmate de afstand tot de snelweg toeneemt, is dit effect bijna te verwaarlozen. Een verlaging van de snelheid zal dan ook maar een zeer beperkt effect hebben op het verbeteren van de gezondheid van bewoners in de grote steden. Een groter effect op de gezondheid van inwoners van de grote steden heeft het aanpakken van de gemeentelijke knelpunten, die vooral verder binnenstedelijk liggen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80km/uur zijn niet nodig.</p>
ZWE-00744	1	De landschapswal is nu een belangrijk geluidsslek Amelisweerd in. Herstel is onvoldoende. De landschapswal plus de aansluitende schermen moeten overal minimaal 4 m boven wegdek hoog zijn. Wellicht dat de geluidbelasting in Amelisweerd bij wind uit NW-richtingen dan niet toeneemt ondanks de verkeerstoename en ter hoogte van het ergste lek iets afneemt (bij de overgang van wal naar scherm langs de bak).	<p>De landschapswal bij Amelisweerd zoals die in het ontwerp-tracébesluit is opgenomen is in het tracébesluit vervangen door een landschapsscherm, zie ook de Nota van Wijzigingen. De geluidbeperkende werking van dit scherm is nu ook doorgerekend; daaruit blijkt dat de toekomstige geluidbelasting in Amelisweerd iets lager is dan de geluidbelasting die nu is toegestaan op basis van het geldende geluidproductieplafond.</p> <p>In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 Geluid (2.5.8 geluid - Amelisweerd) een kaart opgenomen met daarop de ligging van de geluidcontouren. Hierin is deze verbetering te zien.</p>
	2	Volgens het deelrapport lucht bevat het rekenmodel zoveel mogelijk emissies van praktijktesten. Een medewerker van RWS vertelde ons op de informatieavond van 17 mei dat er nog veel factoren van TNO-rollenbanktesten werden gebruikt in het luchtmodel, onder andere in de basismonitoringgegevens van de Emissieregistratie. Zijn dit volgens de Minister ook praktijktesten?	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.</p>
	3	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel Kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De Kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de Kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de Kievit geen compensatieplicht.</p>
	4	Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.	<p>De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de</p>

			Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.
	8	Het geluidsscherm langs het volkstuinencomplex ATV Stadion is gepland als 2 m hoog. Dat is te laag om depositie van roet te voorkomen. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Als de verbreding niet doorgaat, en ook als de verbreding wel doorgaat, is het nodig het scherm te verhogen tot 4 meter.	Op dit moment is geen scherm tussen de A27 en het volkstuinencomplex aanwezig. In de toekomstige situatie is er een scherm, en bovendien zijn de emissies dan lager dan nu, vanwege het schoner worden van het autoverkeer. Dat geldt voor de situatie zonder en met project. De verontreiniging van groenten, fruit, of tuinen zal in de toekomstige situatie dus niet ernstiger zijn dan momenteel. Waar het momenteel niet mogelijk is om pesto te maken uit zevenblad zal dat in 2030 waarschijnlijk ook nog zo zijn.
	9	Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.
ZWE-00745	1	Bij deze maak ik bezwaar tegen het ontwerpbesluit wijzigingen A27 en A12 /Ring Utrecht en de bijbehorende voorgenomen aanleg van extra rijstroken op de A28 Utrecht- Amersfoort. Deze aanleg verslechtert natuur en landschap en trekt extra autogebruik aan, incl. de bijbehorende hoeveelheid extra energie. Dit is bijzonder slecht nieuws, in deze tijd van mondiale aandacht voor grondstofschaarste, CO2 uitstoot, energiebesparing, duurzaamheid, hoge olieprijs en klimaatverandering. Het maakt de beloften van Ministeries, Europese Unie, ambtenaren, parlement en regering om te streven naar natuurbehoud en duurzaamheid volkomen belachelijk en zal het vertrouwen in politici en de belastingmoraal verder ondermijnen. Rust, natuurschoon en stilte zullen in ons land steeds schaarser worden door dit foute, kostbare en gevaarlijke ontwerp-besluit	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoelag gecompenseerd. Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van de ecologische hoofdstructuur (EHS), als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat, de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het milieu-effectrapport tweede fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigend stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (klimaat).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p>

2	<p>Extra autogebruik bedreigt tevens de volksgezondheid in brede zin (zulks in strijd met art. 22 Grondwet) , o.a.. door stijging van geluidsoverlast en verhoogde kans op longziekten en ongevallen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Het toekomstige systeem van de Ring Utrecht is gebaseerd op ontweven. Richtingen en bestemmingen worden hiermee voor de knooppunten uit elkaar gehaald en het weven van verkeer vindt daar grotendeels plaats. De rijrichtingen zijn hierbij fysiek door geleiderail(s) en berm gescheiden.</p> <p>In de huidige situatie is zes rijstroken zonder fysieke scheiding het maximum. Dit aantal bevindt zich in noordelijke richting in de bak tussen de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd.</p> <p>In de toekomstige situatie heeft alleen de A27 richting Breda voorbij knooppunt Lunetten tot aansluiting Houten over een korte lengte maximaal zes rijstroken. In de bak tussen de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd liggen zeven rijstroken per rijrichting maar is er een fysiek scheiding aangebracht tussen de verschillende bestemmingen. Dit resulteert in een maximum aantal van vijf rijstroken direct naast elkaar zonder fysieke scheiding. Daardoor verbetert de verkeersveiligheid.</p> <p>In artikel 22 van de Grondwet staat het volgende " De overheid treft maatregelen ter bevordering van de volksgezondheid". Het project is opgenomen in het landelijk luchtprogramma Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Binnen het NSL worden maatregelen getroffen om aan de normen van fijn stof te voldoen. Het huidige maatregelenpakket van het actieplan luchtkwaliteit, opgesteld samen met gemeenten, bestaat onder andere uit Europees bronbeleid voor voer- en vaartuigen, nationale stimuleringsmaatregelen schoon vervoer en ontmoedigen vervuילend vervoer, diverse lokale initiatieven en maatregelen van decentrale overheden. Met de uitvoering van bovengenoemd maatregelenpakket wordt de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid in heel Nederland de komende jaren nog verder verbeterd. Nu bijna overal in Nederland de Europese normen worden gehaald wordt het landelijk beleid meer gericht op maximale gezondheidswinst in plaats van lokale knelpunten. De Europese bronmaatregelen zijn momenteel het meest kosteneffectief om de luchtkwaliteit te verbeteren. Om het wagenpark de komende jaren schoner te krijgen worden minder milieubelastende brandstoffen zoals waterstof en de verdere ontwikkeling van elektrische voertuigen gestimuleerd. De Gezondheidsraad is gevraagd te adviseren over hoe gezondheid meer centraal te stellen in het luchtkwaliteitsbeleid. Dit advies wordt in 2017 verwacht. Voor wat betreft geluid zal de situatie na realisatie van het project over het algemeen fors verbeteren. Dit komt door de extra saneringsopgave van 5 dB voor de A12 en daarnaast de inzet van € 15 miljoen voor aanvullende geluidmaatregelen op andere delen van het tracé. Ook blijkt uit het geluidonderzoek dat de situatie bij uw woning niet zal verslechteren.</p>
3	<p>Gelet op de kleine afstand tussen mijn woning en de voorziene aanpassingen o.a. bij aansluiting Veemarkt wordt ik direct en irreversibel geschaad in mijn volksgezondheidsbelang.</p>	<p>Het project is opgenomen in het landelijk luchtprogramma Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Binnen het NSL worden maatregelen getroffen om aan de normen van fijn stof te voldoen. Het huidige maatregelenpakket van het actieplan luchtkwaliteit, opgesteld samen met gemeenten, bestaat onder andere uit Europees bronbeleid voor voer- en vaartuigen, nationale stimuleringsmaatregelen schoon vervoer en ontmoedigen vervuילend vervoer, diverse lokale initiatieven en maatregelen van decentrale overheden. Met de uitvoering van bovengenoemd maatregelenpakket wordt de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid in heel Nederland de komende jaren nog verder verbeterd. Nu bijna overal in Nederland de Europese normen worden gehaald wordt het landelijk beleid meer gericht op maximale gezondheidswinst in plaats van lokale knelpunten. De Europese bronmaatregelen zijn momenteel het meest kosteneffectief om de luchtkwaliteit te verbeteren. Om het wagenpark de komende jaren schoner te krijgen worden minder milieubelastende brandstoffen zoals waterstof en de verdere ontwikkeling van elektrische voertuigen gestimuleerd. De</p>

			Gezondheidsraad is gevraagd te adviseren over hoe gezondheid meer centraal te stellen in het luchtkwaliteitsbeleid. Dit advies wordt in 2017 verwacht.
ZWE-00746	3	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.
	4	Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.	<p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West.</p> <p>De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd.</p> <p>Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>
ZWE-00747	3	Nut en noodzaak. Het nut van automobilititeit is over de piek. De opvolgende generatie gaat vaker met OV en fiets, communiceert veelal zonder zich te verplaatsen, rijdt in de Randstad minder auto. Er is meer ruimte op de A27 dan gedacht. Het is daarom noodzakelijk om in het Utrechtse de kwaliteit van de OV-, fiets- en loopverbindingen fors te verbeteren. Het is voor de doorstroom voldoende om de snelheid van de auto's op de Ring Utrecht te beperken tot 80 km per uur. De noodzaak om de A27 te verbreden is niet aanwezig.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).
	14	Door de verbreding van de A27 zal de automobilititeit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	<p>De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p> <p>Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>

20	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af	Er is geen sprake van uitstel van de geluidssanering; de geluidssanering voor de A12 is onderdeel van het project ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.
21	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.
23	Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.	Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27. Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst. In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.
25	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de

		grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.
28	Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.
40	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.
41	Het geluidsscherm langs het volkstuinencomplex ATV Stadion is gepland als 2 m hoog. Dat is te laag om depositie van roet te voorkomen. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Als de verbreding niet doorgaat, en ook als de verbreding wel doorgaat, is het nodig het scherm te verhogen tot 4 meter.	Op dit moment is geen scherm tussen de A27 en het volkstuinencomplex aanwezig. In de toekomstige situatie is er een scherm, en bovendien zijn de emissies dan lager dan nu, vanwege het schoner worden van het autoverkeer. Dat geldt voor de situatie zonder en met project. De verontreiniging van groenten, fruit, of tuinen zal in de toekomstige situatie dus niet ernstiger zijn dan momenteel. Waar het momenteel niet mogelijk is om pesto te maken uit zevenblad zal dat in 2030 waarschijnlijk ook nog zo zijn.
44	De beleving van een verbrede A27 is onaangenaam voor ons in Utrecht Oost, vanwege verwoestijning door het kappen van bomen en verkeersbouwwerken van 3 etages hoog. De nu al onbehaaglijke tunnelachtige doorgang onder de A27 langs de Kromme Rijn in de weg naar Rhijnauwen wordt door de verbreding akelig. De kwaliteit van flora- en fauna in Amelisweerd zal ernstig aangetast worden.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.
46	Het toepasbaarheidsbeginsel. In mijn eerste zienswijze heb ik dit punt niet goed beschreven, nu wel. Het toepasbaarheidbeginsel gaat ervan uit dat alleen daar aan blootstelling gerekend wordt waar mensen lang verblijven. Het is echter niet terecht om te doen of mensen in een volkstuin en in Amelisweerd daar kort verblijven. Want op die plekken in Utrecht Oost zijn mensen die er vaak de hele dag zijn, zoals ik, en dan nog inspannend werken doen zoals sporten. De EU regelgeving voor de blootstelling moet dus ook getoetst worden voor de mensen in de tuinen, sportvelden en bossen	In de NSL monitoringstool zijn de toetspunten, de locaties vanaf de weg waar aan de luchtnormen wordt voldaan, te zien. De toetspunten ter hoogte van de volkstuinen, liggen aan de rand van de volkstuinen aan de wegzijde. Hierdoor wordt worst case getoetst. Uit het MER (zie hoofdstuk 8) blijkt dat alle gevoelige bestemmingen binnen het studiegebied, waaronder ook de volkstuinen, een toe- of afname hebben van de concentratie stikstofdioxide van minder dan 1,2 µg/m3 en van fijnstof PM10 van minder dan 0,4 µg/m3. Het effect van het project is daarmee gering en voldoet ruim aan de Europese normen.

			<p>Daarnaast zorgen de Europese maatregelen zoals de voortdurende aanscherping van de Europese emissie eisen ervoor dat nieuwe personenauto's en vrachtauto's schoner zijn dan oudere voertuigen.</p> <p>Ten opzichte van de huidige situatie is dan ook sprake van een afname van concentratiewaarden na realisatie van het project. De verontreiniging van groenten, fruit, of tuinen zal na realisatie van het project daardoor lager zijn dan in de huidige situatie. Overigens zijn de concentratie stikstofdioxide en fijnstof in de huidige situatie niet zodanig dat deze belemmerend zijn voor een fysieke activiteit als tuinieren.</p>
47	<p>Nota Mobiliteit. Het is noodzakelijk van de Nota Mobiliteit (NoMo) af te wijken, en van de opvolger daarvan de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Ik vind dat de streefwaarden voor de gemiddelde reistijd in de spits niet geschikt zijn voor de A27/A12 Ring Utrecht, in het bijzonder in Utrecht Oost. Want hierdoor verslechtert de kwaliteit van de omgeving. Ik citeer de gewraakte passage uit SVIR voor de bereikbaarheid over de weg: "De streefwaarde voor het hoofdwegennet is dat de gemiddelde reistijd op snelwegen tussen de steden in de spits maximaal anderhalf keer zo lang is als de reistijd buiten de spits. Op snelwegen rond de steden en niet-autosnelwegen die onderdeel zijn van het hoofdwegennet is de gemiddelde reistijd in de spits maximaal twee keer zo lang als de reistijd buiten de spits". Deze streefwaarde is niet meer van deze tijd, want daardoor ontstaan teveel negatieve effecten voor de omgeving. Echter, ingevolge artikel 1:3 van de Algemene wet bestuursrecht, staat beroep tegen de Nota Mobiliteit niet open. Daarom is nu het moment gekomen om dit aan u voor te leggen. Bij verminderde automobilititeit moet niet alleen gekeken worden naar een oplossing om de snelheid in stand te houden door verbreden. Ook een oplossing van maximaal 80 km per uur is een goede oplossing. Verder moeten andere, dan automobiel gerichte modaliteiten in aanmerking komen, zoals meer Openbaar Vervoer, fiets lopen. Want die laatste oplossing verbetert de doorstroming en verbetert de omgeving ook.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen)</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>De opstelling van de (ontwerp-)tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht is niet het juiste moment of plek om de Nota Mobiliteit ter discussie te stellen; dat dient in de Tweede kamer te geschieden. Er is dus niet afgeweken van de streefwaarde voor de reistijdverhouding op NoMo-trajecten op het hoofdwegennet van 2,0 op stedelijke randwegen en 1,5 tussen stedelijke agglomeraties.</p>	
48	<p>Voorzorgsprincipe. Bij twijfel over een voornemen geldt het voorzorgsprincipe. De twijfel over nut en noodzaak is groot, en het is duidelijk dat de kwaliteit van de omgeving verslechtert. Dus : VOER HET PLAN NIET UIT en VERBETER MET MAX 80 km/h.</p>	<p>De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p> <p>Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>	
ZWE-00748	<p>2</p> <p>Bovendien zijn files niet primair een probleem van onvoldoende wegcapaciteit. Er zijn geen onderzoeken of studies die aangeven dat 'meer asfalt' duurzaam helpt. En dat maakt deze plannen in allerlei opzichten zeer omstreden: asfalteren is de duurste maatregel om de files te verminderen. asfalteren heeft een enorme impact op de leefbaarheid, volksgezondheid en het milieu.</p>	<p>Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) een efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer, hoofdstuk 8.</p>	
	<p>4</p> <p>Ik maak ernstig bezwaar tegen het kappen van vele bomen in het recreatiepark De Voorveldse Polder. Door een soort domino-effect als gevolg van een extra rijstrook, die weer leidt tot het opschuiven van de afrit en de noodzaak van waterberging ter compensatie is de aanslag bijzonder groot. Nut en noodzaak hiervan is niet aangetoond.</p>	<p>De extra rijstrook op de westelijke hoofdrijbaan van de A27 heeft slechts over een relatief beperkte lengte invloed op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder, namelijk alleen ter plaatse van het puntstuk (aansluiting toerit op parallelrijbaan). Daarnaast wordt langs de toerit een vluchtstrook aangelegd die noodzakelijk is vanuit oogpunt van verkeersveiligheid. Deze vluchtstrook heeft impact op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder. Dit effect is niet te vermijden binnen de</p>	

		doelstellingen van het project. Mede naar aanleiding van deze zienswijze is het ruimtebeslag in het recreatiepark aangepast door het verleggen van de geplande waterberging. Hierdoor kunnen meer bomen gehandhaafd blijven. In de Nota van Wijzigingen is dit toegelicht.
8	De uitstoot van het wegverkeer is schadelijker voor de mens en natuur door stikstofdepositie dan eerder gedacht. Het doel van elke overheid die het belang van zijn burgers centraal stelt zou daarom moeten zijn: het verkeersvolume terugdringen. En dat betekent op zoek naar moderne, 21ste eeuwse oplossingen voor verkeersstromen in plaats van meer vervuiling toe te staan door meer asfalt aan te leggen. Luchtvervuiling is ook bij de bouw van dergelijke grote projecten allesbehalve uitgesloten. Wat zijn de risico's daarvan? Ook daaromtrent ontbreekt informatie.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.
9	Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.	Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27. Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst. In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.
11	Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
ZWE-00749	2 wee gerenommeerde onderzoeksinstituten, te weten het Planbureau voor de Ixefomgeving (PBI) en het Centraal Planbureau (CPB), vragen zich namelijk af of de infrastructurele plannen, die nog op stapel staan (waaronder onderhavig project), nog wel rendabel zijn.' Deze instituten zijn van mening dat het Nederlandse hoofdwegennet geen belangrijke missende schakels meer heeft. Nederland heeft al een van de meest uitgebreide wegennetwerken ter wereld: in totaal 139.000 km lang, ruim drie keer de omtrek van de aarde. Bovendien zal het wegverkeer de komende jaren minder hard groeien dan voorheen. Nieuwe miljoenen- c.q. miljardeninvesteringen in nieuw asfalt	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).

	<p>zijn alleen verstandig indien de files substantieel toenemen; dat laatste is zeer twijfelachtig. Hoogleraar transportbeleid Bert van Wee van de TU Delft voegt hieraan toe, dat met de kennis van nu er waarschijnlijk andere beslissingen zouden zijn genomen. ^ De wegen worden minder belast dat verkeerskundigen jaren geleden voorspelden, waardoor kosten-batenanalyses van projecten niet meer kloppen. Als oorzaken van de meevallende verkeersdrukten kunnen worden genoemd: het aantal huishoudens daalt, het aantal autobezitters stijgt minder snel en steeds meer mensen werken thuis of met flexibele werktijden. Daarnaast wil ik wijzen op het onderzoek van Simeon Calvert, die recent is gepromoveerd aan de TU Delft. Hij betoogt dat er andere (kleinere en goedkopere!) oplossingen tegen files zijn dan 'meer asfalt' (meer rijbanen).</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.1 verkeersprognoses, huidige situatie groei verkeer).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (advies centraal planbureau).</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Wat betreft het onderzoek van Simeon Calvert; in de milieuraportage eerste fase is onderzoek gedaan is naar het probleemoplossend vermogen van een niet verbreden variant. Die variant bleek niet robuust genoeg.</p>
3	<p>Dan is er nog het punt van de aantasting van het bos van Amelisweerd door de plannen (opoffering van een 15 m brede beplantingsstrook). Doodzonde! Het betreft hier mooie oude bomen; vervanging hiervan door jonge boompjes neemt het verlies van natuurwaarden niet weg.</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoeslag gecompenseerd. Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van de ecologische hoofdstructuur (EHS), als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat, de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het milieu-effectrapport tweede fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigend stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p>
ZWE-00750	<p>1 De Ring zou de bereikbaarheid moeten vergroten? Dat zal echt niet gebeuren! De ring is een wurgende stinkstrop, en het laat zich raden wie hier het meest onder gebukt zullen gaan. Dat zijn natuurlijk niet degenen die hem bedacht hebben. Niet de bestuurders en niet de beleidsbepalers. Die zullen er wel voor zorgen dat hun woning zich op veilige afstand van hun eigen maatsel bevindt, zij zijn immers als geen ander op de hoogte van alle kwalijke gevolgen ervan. Nee, zoals altijd zijn mensen met een laag inkomen de dupe. Zij zijn aangewezen op de goedkoopste woningen. En laten die zich nou toevallig NET in de onmiddellijke nabijheid van de ring bevinden! Hoe zou DAT nou komen? Niet doordat deze ring zo'n prachtig stuk architectuur is, waar we die arme mensen graag van laten genieten; nee, dat komt doordat deze ring de mensen</p>	<p>Er is geen sprake van het neerleggen van de effecten van een betere bereikbaarheid bij mensen met een laag inkomen. Zoals in het milieueffectrapport is aangetoond, wordt de bereikbaarheid van de stad Utrecht ten gevolge van het project beter. Voor geluid zal de situatie na realisatie van het project fors verbeteren door onder andere de extra saneringsopgave van 5 dB voor de A12 en daarnaast de inzet van € 15 miljoen voor aanvullende geluidmaatregelen op andere delen van het tracé, zoals wijken als Kanaleneiland en Hoograven. En het effect van het project op de luchtkwaliteit is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030 na realisatie sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit door maatregelen.</p>

		gek maakt van de onafgebroken oorverdovende herrie, en doodziek van alle kwalijke en gevaarlijke gassen en fijnstof, die zij, terwille van die heilige "bereikbaarheid", gedwongen zijn in te ademen. Dit zal de mensen niet verbinden, maar juist van elkaar vervreemden.	
	2	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.
ZWE-00751	1	<p>Zoals aangegeven woon ik aan de noordzijde van Nieuwegein en kijk ik uit over de groenzone naar de A12. De geluidhinder die wij nu al ondervinden van de Snelwegen A2 en A12 is aanzienlijk, met name met noordelijke wind of regenachtig weer.</p> <p>Wij maken ons dan ook grote zorgen over de leefbaarheid van ons deel van de wijk als de verkeersintensiteit nog verder toeneemt en de snelweg nog dichterbij komt. Wij zijn dan ook blij om te lezen dat het de intentie is om een geluidreductie van 5dB ten opzichte van de huidige situatie te willen bereiken middels het plaatsen van geluidschermen.</p> <p>Wij zijn hierbij erg benieuwd of dat er ook metingen zijn gedaan om het huidige geluidniveau vast te stellen en op welke wijze deze metingen zijn uitgevoerd. Wij ontvangen dan ook graag een afschrift van het meetrapport.</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt nader ingegaan op de vraag waarom geluidbelastingen worden berekend en niet worden gemeten.</p> <p>Er zijn geen geluidmetingen uitgevoerd om het huidige geluidniveau vast te stellen. De norm waaraan volgens de Wet milieubeheer moet worden voldaan is vastgelegd in de zgn. geluidproductieplafonds. De geluidbelastingen in de situatie met het project Ring Utrecht zijn bepaald door middel van berekening en getoetst aan de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. Voor uw woning blijkt daaruit dat de toekomstige geluidbelasting na uitvoering van het project Ring Utrecht (prognose 2036) 52 dB bedraagt, dat is aanmerkelijk lager dan de geluidbelasting van 58 dB die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. De wettelijke opgave om de geluidbelasting bij uw woning met 5 dB te verlagen wordt derhalve bereikt.</p>
ZWE-00752	3	Het is het onduidelijk welke emissiefactoren zijn gebruikt. Zijn de prognoses gebaseerd op de schone papieren typekeuringsnormen of de veel hogere emissies van de echte tests op de weg? Hoe verloopt de vervanging van oude door nieuwe voertuigen? De penetratiegraad van schonere voertuigen in het toekomstige wagenpark kan tegenvallen doordat auto's een steeds langere levensduur bezitten (https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2016/20/personenauto-s-steds-ouder). Graag aangeven hoe u dit verdisconteert.	<p>In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&M bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Tabellen_grafieken/Milieu_Leefomgeving/Emissiefactoren. De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer.</p> <p>Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.</p>
	5	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.
	9	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af	<p>Er is geen sprake van uitstel van de geluidssanering; de geluidssanering voor de A12 is onderdeel van het project ring Utrecht en staat als zodanig in de planning.</p> <p>De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden.</p> <p>De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is</p>

			<p>immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal. In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.</p>
ZWE-00753	2	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisseweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.
ZWE-00754	1	De werkzaamheden naast de bak bij Nieuw-Amelisseweerd leiden naar te vrezen valt tot veranderingen in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren.	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).</p>
	2	In de file top 50 staan slechts enkele files die dit project zou moeten aanpakken. Het ergert mij dat u zich zo druk maakt om een paar procenten van de totale filedruk in Nederland. Verder merk ik op dat iedereen wel weet dat de files blijven, ook met dit project. Het bieden van meer asfalt, creëert meer vraag: het autoverkeer zal alleen maar toenemen door het verbreden van wegen. De enige oplossing tegen files is het verbeteren van openbaar vervoer. Dat rekent u zelfs zelf gewoon uit. Maar bovendien valt in dit geval op dat de files die u met dit project zou willen verminderen, in de filetop 50 helemaal niet prominent zijn. Heel veel geld maar u lost het probleem niet op. Ik vind het onbetamelijk dat u ons geld en de tijd van ambtenaren en politici, en vooral de onze, zo verspilt.	In de file top 50 staan verschillende deeltrajecten die onderdeel zijn van de Ring Utrecht. Een van de twee doelstellingen van het project is om de doorstroming op de Ring Utrecht A27/A12 te laten voldoen aan de streefwaarde 2 uit de Nota Mobiliteit, op een verkeersveilige manier. Het doel van dit project is overigens niet dat alle files worden opgelost, maar dat de doorstroming verbetert. Bij een streefwaarde van 1,0 is er geen sprake meer van file. De ring verbetert de doorstroming maar voorkomt niet alle vertragingen op de ring. Er wordt een mate van vertraging geaccepteerd, omdat voor het volledig oplossen van de files het ruimtegebruik en de benodigde financiële middelen te groot zijn. In het milieueffectrapport is aangetoond dat de doorstroming per saldo verbetert.
	7	Om de uitkomsten van de luchtberekeningen in het MER goed te kunnen beoordelen zou ik graag willen weten hoe de toekomstige emissies zijn berekend. Het gaat dan met name over de samenstelling van het wagenpark en bijbehorende emissiefactoren per voertuigklasse. In de Bijlage 3 van het Deelrapport luchtkwaliteit 'invoergegevens modelberekeningen' staan dergelijke essentiële data niet vermeld. Het MER schiet tekort in transparantie.	<p>In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&M bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Tabellen_grafieken/Milieu_Leefomgeving/Emissiefactoren. De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer.</p> <p>Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.</p>
ZWE-00755	1	Ik maak mij zorgen over de luchtkwaliteit nu, tijdens de bouw en ook na de bouw. Wat wordt er gedaan om het verkeer te verminderen, langzamer te laten rijden rondom de stad en schoner te	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).

	<p>krijgen? bijv. door wetgeving voor schone auto's. schone werkverkeerswagens, minder mensen tijdens de spits te laten rijden en meer mensen met het openbaar vervoer te laten gaan, enz.??</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>In hoofdstuk 8 van de milieu-effectrapportage worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een afname van de luchtverontreiniging, vanwege de afname van de achtergrondconcentraties. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit.</p> <p>Het project is ook opgenomen in het landelijk luchtprogramma Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Binnen het NSL worden maatregelen getroffen om aan de normen van fijn stof te voldoen. Het huidige maatregelenpakket van het actieplan luchtkwaliteit, opgesteld samen met gemeenten, bestaat onder andere uit Europees bronbeleid voor voer- en vaartuigen, nationale stimuleringsmaatregelen schoon vervoer en ontmoedigen vervuילend vervoer, diverse lokale initiatieven en maatregelen van decentrale overheden. Met de uitvoering van bovengenoemd maatregelenpakket wordt de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid in heel Nederland de komende jaren nog verder verbeterd.</p> <p>Nu bijna overal in Nederland de Europese normen worden gehaald wordt het landelijk beleid meer gericht op maximale gezondheidswinst in plaats van lokale knelpunten. De Europese bronmaatregelen zijn momenteel het meest kosteneffectief om de luchtkwaliteit te verbeteren. Om het wagenpark de komende jaren schoner te krijgen worden minder milieubelastende brandstoffen zoals waterstof en de verdere ontwikkeling van elektrische voertuigen gestimuleerd. De Gezondheidsraad is gevraagd te adviseren over hoe gezondheid meer centraal te stellen in het luchtkwaliteitsbeleid. Dit advies wordt in 2017 verwacht.</p> <p>Alle werkzaamheden aan de weg en/of activiteiten op de tijdelijke werkerreinen, zullen worden uitgevoerd onder de geldende Wet- en regelgeving, bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit, de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) en de Circulaire bouwlawaaï. Hierdoor zal gedurende de realisatie rekening worden gehouden met onder andere geluidsoverlast, lichtoverlast, trillingen (hinder en schade) en (fijn)stofvorming.</p>
3	<p>Het uitzicht door de hoge geluidsschermen die geplaatst zullen worden: Ik wil graag blauwe luchten of wolken of opgaande zon blijven zien, zoals nu het geval is, niet een hoog groen scherm. Een verdubbeling van de hoogte van de schermen zou nog kunnen, zo hoog zijn de bomen nu ook. In de bocht waar de afslag van de A27 naar de A12 loopt, zou daar het geluidsscherm ook lager kunnen of kunnen afbuigen, over de weg heen, zoals bij Zeist, waardoor hij niet zo hoog de lucht in komt?</p>	<p>De afstand van uw woning tot het geluidsscherm bedraagt circa 200 meter. Het geluidsscherm zoals dat nu in het kader van het project Ring Utrecht wordt geplaatst, met een hoogte van 12 meter, is ongeveer twee keer zo hoog dan het bestaande geluidsscherm. Gezien de afstand tussen uw woning en het geluidsscherm is het niet aannemelijk dat u ten gevolge van de hogere schermen visuele hinder zult hebben en de blauwe lucht niet meer zult zien.</p> <p>Met de voorgestelde maatregelen in het project kan worden voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer; bij vrijwel alle woningen in Lunetten wordt de geluidbelasting met ten minste 4 dB verlaagd. Aangezien met het voorgestelde maatregelenpakket kan worden voldaan, is een onderzoek naar andere of omvangrijkere maatregelen niet nodig.</p> <p>Bij uw woning, zie bijlage 9e van het deelrapport Specifiek, zal de geluidbelasting met deze maatregelen met 10 dB worden teruggebracht tot 46 dB.</p>
ZWE-00756	<p>2 Daarbij vragen wij ons af waarom deze verbreding doorgang moet hebben, er is immers berekend dat de verkeersdrukke in de komende jaren fors afneemt en dat bij introductie van zelfrijdende auto's deze verkeersdrukke alleen nog maar sneller vermindert. Het wegontwerp met 2x7 rijstroken in de bak bij Amelisweerd en extra parallelbanen op de A12 is gebaseerd op de verkeersintensiteiten in het Global Economy (hierna GE) scenario van het toekomstscenario WLO-1 van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL). In december 2015 heeft het PBL, nieuwe toekomstscenario's openbaar gemaakt: de zogenaamde WLO-2 scenario's Hoog en Laag. Het GE scenario komt overeen met een verwachte economische groei die pas in 2046 volgens het nieuwe WLO-2 scenario Hoog wordt bereikt. Als het gemiddelde van de nieuwe WLO-2 scenario's Hoog en Laag 2030 als uitgangspunt zou worden genomen, dan zijn er minder extra rijstroken nodig. Daarbij heeft minister Schultz de verwachting uitgesproken dat binnen 20 jaar alle auto's op de Nederlandse wegen zelfrijdend zijn. Uit studies blijkt dat de filedruk met 30 procent afneemt als 10 procent van de automobilisten automatisch rijdt. Dit betekent dat uitbreiding op de voorgenomen wijze niet noodzakelijk is.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (2.2.1 verkeersprognoses en 2.2.2 gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Zie ook de reactie van de Commissie m.e.r..</p>

ZWE-00759	1	<p>Participant vreest dat de woonwijk Rijnsweerd te maken krijgt met meer geluidsoverlast door verhoging van de maximum snelheid op het deel van het traject dat langs de woonwijk loopt. Participant ziet als oplossing een snelheidslimiet van 80km op het traject tussen knooppunt Rijnsweerd en knooppunt Lunetten gelijk aan de parallelweg van de zuidelijke ring. Participant is van mening dat de geluidswal van de nieuwe fly over ter hoogte van knooppunt Rijnsweerd komende van A28 naar A27 richting zuid te laag is en zou daar graag een hogere geluidswal zien.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur).</p> <p>Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat met het maatregelenpakket zoals dat is opgenomen in het tracébesluit in Rijnsweerd en de wijken daarachter kan worden voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer. In het hoofdstuk Geluid van de Nota van Antwoord wordt nader ingegaan op de vragen en opmerkingen die in de zienswijzen zijn gesteld ten aanzien van de geluidssituatie in Rijnsweerd.</p> <p>Op de A27 ter hoogte van de wijk Rijnsweerd zullen de maximumsnelheden niet anders zijn dan in de huidige situatie. Op de hoofdrijbanen blijft deze 100 km/u. Als gevolg van de geluidbeperkende maatregelen, een stiller wegdek en nieuwe geluidschermen tot een hoogte van 6 meter, zal de geluidbelasting in de wijk met het project Ring Utrecht (prognose 2036) nergens hoger zijn dan op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan.</p>
ZWE-00760	3	<p>Het is het onduidelijk welke emissiefactoren zijn gebruikt. Zijn de prognoses gebaseerd op de schone papieren typekeuringsnormen of de veel hogere emissies van de echte tests op de weg? Hoe verloopt de vervanging van oude door nieuwe voertuigen? De penetratiegraad van schonere voertuigen in het toekomstige wagenpark kan tegenvallen doordat auto's een steeds langere levensduur bezitten (https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2016/20/personenauto-s-steds-ouder). Graag aangeven hoe u dit verdisconteert.</p>	<p>In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&M bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Tabellen_grafieken/Milieu_Leefomgeving/Emissiefactoren. De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer.</p> <p>Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.</p>
	5	<p>In de file top 50 staan slechts enkele files die dit project zou moeten aanpakken. Om te beginnen merk ik op dat de files blijven, ook met dit project. Dat rekent u zelfs zelf uit. Maar bovendien valt op dat de files die u met dit project zou wilt verminderen, niet speciaal opvallen in de top 50. Heel veel geld maar u los het probleem niet op.</p>	<p>In de file top 50 staan verschillende deeltrajecten die onderdeel zijn van de Ring Utrecht. Een van de twee doelstellingen van het project is om de doorstroming op de Ring Utrecht A27/A12 te laten voldoen aan de streefwaarde 2 uit de Nota Mobiliteit, op een verkeersveilige manier. Het doel van dit project is overigens niet dat alle files worden opgelost, maar dat de doorstroming verbetert. Bij een streefwaarde van 1,0 is er geen sprake meer van file. De ring verbetert de doorstroming maar voorkomt niet alle vertragingen op de ring. Er wordt een mate van vertraging geaccepteerd, omdat voor het volledig oplossen van de files het ruimtegebruik en de benodigde financiële middelen te groot zijn. In het milieueffectrapport is aangetoond dat de doorstroming per saldo verbetert.</p>
	7	<p>Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).</p>	<p>De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan EHS-compensatie (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van EHS zal plaatsvinden. In het tracébesluit is aangegeven hoeveel oppervlakte EHS hier gecompenseerd zal worden.</p>
	9	<p>Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p>

			Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
	10	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermd flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.
	11	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af	Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidssanering voor de A12 is onderdeel van het project ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal. In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.
ZWE-00763	1	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af	Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidssanering voor de A12 is onderdeel van het project ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal. In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.
	2	Het geluidsscherm langs het volkstuintencomplex ATV Stadion is gepland als 2 m hoog. Dat is te laag om depositie van roet te voorkomen. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Als de verbreding niet doorgaat, en ook als de verbreding wel doorgaat, is het nodig het scherm te verhogen tot 4 meter.	Op dit moment is geen scherm tussen de A27 en het volkstuintencomplex aanwezig. In de toekomstige situatie is er een scherm, en bovendien zijn de emissies dan lager dan nu, vanwege het schoner worden van het autoverkeer. Dat geldt voor de situatie zonder en met project. De verontreiniging van groenten, fruit, of tuinen zal in de toekomstige situatie dus niet ernstiger zijn dan momenteel. Waar het momenteel niet mogelijk is om pesto te maken uit zevenblad zal dat in 2030 waarschijnlijk ook nog zo zijn.

	3	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.	Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermde Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit. Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl .
	7	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.
ZWE-00764	1	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
	3	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.
ZWE-00765	1	belangen die over het hoofd worden gezien is de geluidsoverlast die nu al bestaat bij Augusto Sandinostraat (WAL-zijde snelweg) . Het is overigens de plek waar ook het park is gesitueerd. Daar	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.

		<p>moet je ontspannen, daar zijn picknickplekken/banken. De belangen van de bewoners aldaar worden over het hoofd gezien. Aanwezige fijnstof is al enorm (zwart roet). Zal alleen maar toenemen.</p>	<p>Met de geluidbeperkende maatregelen die worden getroffen in het project Ring Utrecht kan bij vrijwel alle woningen worden voldaan aan de geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan. Daar is dus geen sprake van een verslechtering van de geluidssituatie en dus geen verhoogd gezondheidsrisico t.g.v. geluid. Langs de A12, tussen de knooppunten Oudenrijn en Lunetten, wordt bij vrijwel alle woningen met de maatregelen uit het project Ring Utrecht een geluidreductie van 4 dB of meer gehaald en dat is een aanzienlijke verbetering van de geluidssituatie. In het onderzoeksgebied zijn er slechts 60 woningen waar onvoldoende doelmatige maatregelen getroffen kunnen en waar de geluidbelasting met het project hoger is dan op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan, bij 378 geluidgevoelige objecten zal de geluidbelasting als gevolg van de doelmatige maatregelen wel lager zijn dan deze toegestane geluidbelasting maar nog wel hoger dan de streefwaarde voor sanering. Voor deze 438 woningen zal na het onherroepelijk worden van het tracébesluit onderzoek gedaan worden naar mogelijke effectieve maatregelen bij de woning (bijvoorbeeld gevelisolatie). In welke mate het resterende geluideffect tot een verhoogd gezondheidsrisico is sterk locatie-afhankelijk waarbij de aanwezigheid van andere bronnen, de hoogte van de totale geluidbelasting en de mate van toename bepalend zijn. De Commissie m.e.r. heeft in haar advies over de milieueffectrapportage aangegeven dat de verschillen qua blootstelling aan geluid gering zijn en dat er daarom geen aanleiding is om dit verder te onderzoeken.</p> <p>Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat met het maatregelenpakket zoals dat is opgenomen in het tracébesluit in Voordorp en de wijken daarachter kan worden voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer. In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt nader ingegaan op de vragen en opmerkingen die in de zienswijzen zijn gesteld ten aanzien van de geluidssituatie in en rondom Voordorp.</p> <p>Zowel de geluidbelasting als de luchtkwaliteit blijft in de Augusto Sandinostraat als in het park vrijwel gelijk aan de situatie zonder project. Deze belangen zijn meegewogen bij het vaststellen van de doelmatige schermhoogte ter plekke van Voordorp.</p>
ZWE-00766	1	<p>Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.</p>	<p>De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.</p>
	5	<p>Het is het onduidelijk welke emissiefactoren zijn gebruikt. Zijn de prognoses gebaseerd op de schone papieren typekeuringsnormen of de veel hogere emissies van de echte tests op de weg? Hoe verloopt de vervanging van oude door nieuwe voertuigen? De penetratiegraad van schonere voertuigen in het toekomstige wagenpark kan tegenvallen doordat auto's een steeds langere levensduur bezitten (https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2016/20/personenauto-s-steds-ouder). Graag aangeven hoe u dit verdisconteert.</p>	<p>In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&M bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Tabellen_grafieken/Milieu_Leef_omgeving/Emissiefactoren. De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer. Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.</p>

ZWE-00767	1	Het voornaamste argument is dat door de mobiliteitsontwikkelingen de verbreding van de weg niet echt noodzakelijk is en wat er mogelijk op termijn nodig is ook binnen het betaalde tracé bereikt kan worden. Sowieso is uitstel dus op zijn plaats.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.1 verkeersprognoses, huidige situatie groei verkeer).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit zoals nu voorligt. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Zie ook de reactie van de Commissie m.e.r..</p>
	3	Rust en ruimte en groen om mensen heen leidt tot een gezonder leven en andersom, daar ligt nog veel te weinig nadruk op. Door de situering van Utrecht staat deze toch al ernstig onder druk.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Nu bijna overal in Nederland de Europese luchtnormen worden gehaald wordt het landelijk beleid meer gericht op maximale gezondheidswinst in plaats van lokale knelpunten, waar normoverschrijdingen zijn en mensen blootgesteld worden. Er zijn nu en na realisatie van het project Ring Utrecht geen knelpunten ofwel geen normoverschrijdingen langs het wegtraject van het project Ring Utrecht. De Gezondheidsraad is gevraagd te adviseren over hoe gezondheid meer centraal te stellen in het luchtkwaliteitsbeleid. Dit advies wordt in 2017 verwacht. De Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig te houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit is nadrukkelijk een onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom worden natuurwaarden ruimhartig gecompenseerd.</p>
	4	Ik woon op een afstand van 500 tot 1000 meter van het traject en zal dus de effecten van nabij ervaren.	<p>Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast.</p> <p>U woont op circa 800 meter vanaf het projectgebied en ter plaatse van uw woning zal de geluidbelasting met 1 dB afnemen als het project is uitgevoerd.</p>
ZWE-00768	1	<p>We vrezen tijdens de bouw een langdurige periode van grote luchtverontreiniging, waarbij het zelfs niet uitgesloten is dat de EU richtlijnen worden overschreden, om maar te zwijgen over de normen van de Wereldgezondheidsorganisatie. Dat is onacceptabel.</p> <p>Zonder een omschrijving van maatregelen om geluidsoverlast tijdens de bouw te voorkomen is het ontwerp-tracébesluit niet compleet. Zo mag het dan ook niet worden uitgevoerd.</p> <p>De overlast gedurende de bouw kan heel hevig worden. Niet alleen door herrie en dieselstank, maar ook door sluipverkeer, omdat de Ring ten dele wordt afgesloten. En dan past het u niet om deze overlast te behandelen als een sluitpost op de begroting van het project. Als het erop aankomt tellen toch de euro's zwaarder, want dat u niet om de omgeving geeft blijkt wel uit het feit dat u vasthoudt aan dit onzalige project. Totdat overlast goed geregeld is is het OTB voor mij onacceptabel.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbesteding en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p>

	2	Dit project heeft een enorme weerslag op de omgeving. Daarom mag het niet doorgaan. Maar als wij het niet kunnen voorkomen, dan willen we graag betrokken worden bij de uitvoering van het project. Graag willen we bijvoorbeeld bereiken dat Hoograven en Lunetten al direct aan het begin van het project hogere geluidsschermen krijgen, liefst met zonnecellen. Voor mij is dit een essentieel punt, en als dit niet goed geregeld wordt mag het project helemaal niet doorgaan.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).</p> <p>De wens om de geluidsschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidsschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden.</p> <p>De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden.</p> <p>Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.</p>
ZWE-00769	14	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.</p>
ZWE-00771	2	Dat wij als agrarisch bedrijf echter in uw planvorming worden betrokken doordat er een compensatie wateropgave ligt die op ons perceel wordt ingetekend heeft ons ernstig verrast. Mede gezien het feit dat er de door u voorgestelde verruiming van de watergang zal plaatsvinden dwars door onze huiskavel heeft een ernstige negatieve invloed op onze bedrijfsvoering. De verruiming heeft ook betrekking op door ons gepachte gronden aangrenzend aan onze huiskavel. De inlevering van de grondoppervlakte betekent een vermindering van het aantal dieren die wij mogen houden. De melkveehouderij is per 1 januari 2016 grondgebonden en daardoor afhankelijk van het aantal hectares voor de bedrijfsvoering. Tevens leidt het tot meer kosten in onze bedrijfsvoering zoals te denken bij de voederwinning en beweiding van ons melkvee.	<p>Het doel van de aanpassing op bedoeld perceel is het herstel van een cultuurhistorisch belangrijk object, de tankgracht uit de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Voor de Nieuwe Hollandse Waterlinie is een aanvraag tot aanwijzing als UNESCO monument bezit. Het zichtbaar maken van dit onderdeel van de linie is van belang in verband met de zorg voor dit cultuurhistorisch belangrijk stelsel van forten en grachten. Mede naar aanleiding van uw zienswijze is nogmaals gekeken naar deze maatregel. De manier waarop deze opgenomen was in het ontwerp-tracébesluit; het verbreden van de huidige gracht tot op de breedte die de tankgracht historisch gezien zou moeten hebben, is echter niet de enige manier om deze linie zichtbaar te maken. Het is ook mogelijk om met een goede inpassing en visuele aandachtspunten de linie hier zichtbaar te maken. In de uitvoeringsfase van het project zal gekeken worden hoe het beste deze inpassing vormgegeven kan worden. Bij de uitwerking van deze inpassing zal u als betrokkene betrokken worden. Deze overweging heeft geleid tot een aanpassing van het tracébesluit, zie hiervoor de Nota van Wijziging.</p>
ZWE-00772	4	Het is het onduidelijk welke emissiefactoren zijn gebruikt. Zijn de prognoses gebaseerd op de schone papieren typekeuringsnormen of de veel hogere emissies van de echte tests op de weg? Hoe verloopt de vervanging van oude door nieuwe voertuigen? De penetratiegraad van schonere voertuigen in het toekomstige wagenpark kan tegenvallen doordat auto's een steeds langere levensduur bezitten (https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2016/20/personenauto-s-steds-ouder). Graag aangeven hoe u dit verdisconteert.	<p>In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&M bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Tabellen_grafieken/Milieu_Leefomgeving/Emissiefactoren. De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer.</p> <p>Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.</p>
	5	De landschapswal is nu een belangrijk geluidsslek Amelisweerd in. Herstel is onvoldoende. De landschapswal plus de aansluitende schermen moeten overal minimaal 4 m boven wegdek hoog	<p>De landschapswal bij Amelisweerd zoals die in het ontwerp-tracébesluit is opgenomen is in het tracébesluit vervangen door een landschapsscherm, zie ook de Nota van Wijzigingen. De</p>

		zijn. Wellicht dat de geluidbelasting in Amelisweerd bij wind uit NW-richtingen dan niet toeneemt ondanks de verkeerstoename en ter hoogte van het ergste lek iets afneemt (bij de overgang van wal naar scherm langs de bak).	geluidbeperkende werking van dit scherm is nu ook doorgerekend; daaruit blijkt dat de toekomstige geluidbelasting in Amelisweerd iets lager is dan de geluidbelasting die nu is toegestaan op basis van het geldende geluidproductieplafond. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 Geluid (2.5.8 geluid - Amelisweerd) een kaart opgenomen met daarop de ligging van de geluidcontouren. Hierin is deze verbetering te zien.
	6	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
	10	De ervaring – bijvoorbeeld tussen Utrecht en Amsterdam – leert dat meer asfalt niet helpt om files tegen te gaan. De Ring zal dus de bereikbaarheid van Utrecht niet vergroten, maar wel voor nog meer verkeer zorgen. De inwoners van de stad worden daar de dupe van, vooral mensen met een laag inkomen, die zijn aangewezen op de goedkoopste woningen, die altijd het dichtst bij de snelwegen liggen. Hun gezondheid zal nog meer worden aangetast door lawaai en fijnstof	Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer, hoofdstuk 8.
ZWE-00773	1	Wij zijn erg geschrokken van de plannen ter verbreding van de A27, oostelijk van Utrecht, grenzend aan het Park Voorveldse Polder De Stichting Voorveldse Polder zet zich al tientallen jaren in voor de natuur en de ecologische functies van het park. Gezien de plannen voor de verbreding van het tracé voorzien wij ernstige verstoring en schade van de oostelijke ecologische zone van het park. Dit gaat lijnrecht in tegen afspraken die in 2010 gemaakt zijn met de gemeente Utrecht (stadsontwikkeling) gemaakt zijn over het behoud van groen en ecologische verbindingzone van het park. Dit is vastgelegd in het doorn de gemeente vastgestelde document 'Visie Park Voorveldse Polder'.	Mede naar aanleiding van uw zienswijze is de locatie van de watercompensatie in de Voorveldse polder nader onderzocht een aangepast. Dit is nader toegelicht in de Nota van Wijziging.
ZWE-00774	2	De werkzaamheden zijn gefundeerd op twee incomplete aannames: 1. Verkeer blijft doorgroeien 2. De beste manier om de doorstroming te vergroten is het ontvlechten en verbreden van de snelweg De eerste aanname is duidelijk onjuist. Dit blijkt onder meer bij de planstudie voor knooppunt Hoevelaken waar de prognoses van een aantal jaar geleden sterk naar beneden zijn bijgesteld. Met het groeiende bewustzijn dat reizen met de auto slecht is voor het milieu en de veranderende manier van werken en pendelen, zal de groeiprognoze hoogstwaarschijnlijk ver naar beneden worden bijgesteld. Bovendien zijn apps die autodelen aantrekkelijk maken sterk in opkomst. Binnen enkele jaren zullen veel meer mensen hiervan gebruik maken en komen er dus minder auto's op de weg.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.1 verkeersprognoses, huidige situatie groei verkeer). Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Zie ook de reactie van de Commissie m.e.r..
ZWE-00776	1	Ik woon met mijn gezin in Rijnsweerd op hemelsbreed een afstand van ongeveer 150 meter van het huidige tracé van de A27. Mijn huis aan de rand van Rijnsweerd, grenst als het ware gelijk aan	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.

		de snelweg. Dagelijks ervaren wij nu al overlast van de A27. Geluid en uitstoot van fijnstof gaat 24 uur en 7 dagen per week door. Ik slaap slecht door het geluid en kan gesprekken in de tuin nauwelijks volgen vanwege het lawaai van de A27. En dan nog de vervuiling waar wij me te maken krijgen. Sinds dat we hier wonen hoesten ik en mijn gezinsleden meer.	
2		Ik vraag me dan ook werkelijk af waarom er voor gekozen wordt om de snelweg nog groter te maken terwijl zoveel mensen direct langs deze A27 wonen. Waarom wordt niet gekeken naar een alternatief voor de A27. Een weg door een minder bewoond gebied zodat de druk van de A27 verlaagd wordt lijkt mij een goed alternatief. Een andere mogelijkheid zou voor mij zijn een grote tunnel zoals bij Leidsche Rijn over de A2. Dit zou ten goede komen aan de gezondheid van vele mensen die wonen langs dit traject en ook de nabij gelegen natuur ten goede komen. Nu wordt gesproken over een korte tunnel c.q. overkapping, maar breidt deze uit tot en met Voordorp.	Nederland is een drukbevolkt gebied, zeker in de randstad; er zijn derhalve geen nieuwe tracés mogelijk die geen woningen of woonwijken zullen raken. In 2007 zijn dergelijke alternatieven onderzocht zoals het doortrekken van de A30 of de verlegging van de A2. Ook varianten waarbij de provinciale weg van de A12 bij Maarn een snelweg wordt is wel eens overwogen. Naast het feit dat deze oplossingen ook langs dorpen, steden en dwars door natuurgebieden gaan zoals het Groene Hart en de Utrechtse Heuvelrug, blijkt dat deze alternatieven de problemen bij Utrecht niet oplossen. Het is niet mogelijk een knooppunt of een aansluiting in een tunnel te bouwen vanwege de Wet tunnelveiligheid. Daarom is ten oosten van Utrecht een lange tunnel niet mogelijk. Een overkapping bij Voordorp is onderzocht en is als niet kansrijk beoordeeld door alle regionale partijen.
3		In het huidige ontwerptracé van de A27 is een nieuw verkeersplein voorzien ter hoogte van Rijnsweerd van ongeveer 12 meter hoog. Ook wordt het tracé (met 15 rijbanen!) ongeveer 20 meter in westelijke richting (richting mijn huis) verbreed. Dit lijkt mij, gelet op mijn gezondheid en die van mijn gezinsleden en buurtbewoners een zeer onwenselijk situatie. Hoe denkt u te bewerkstelligen dat de gezondheid van ons bewoners door de aanleg van het ontwerptracé niet achteruit gaat of verergert? Ik heb gezien dat u tussen de viaducten over de Archimedeslaan en de Weg tot de Wetenschap, voorziet in een geluidsmuur van 6 meter hoog. Dat lijkt mij bij lange na niet genoeg om het geluid van een deels op 12 meter hoog gelegen verkeersplein te weren. Ik zie verder dat het nieuwe tracé deels over de tennisbanen van TC Rijnsweerd zal komen te liggen waardoor de tennisvereniging moet wijken. Ook dit vermindert de leefbaarheid van de wijk.	Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat met het maatregelenpakket zoals dat is opgenomen in het tracébesluit in Rijnsweerd en de wijken daarachter kan worden voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer. In het hoofdstuk Geluid van de Nota van Antwoord wordt nader ingegaan op de vragen en opmerkingen die in de zienswijzen zijn gesteld ten aanzien van de geluidssituatie in Rijnsweerd.
14		De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.	Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuaties en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.
15		Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.
ZWE-00777	1	Onderwerp: zie brief Onjuistheden: n.v.t. Over het hoofd gezien belang: nee	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit. De door u genoemde brief is niet als bijlage bijgevoegd bij uw reactie. Uit uw reactie wordt opgemaakt dat u zich zorgen maakt over de vieze lucht. Met het hieronder genoemde wordt ingegaan op het aspect luchtkwaliteit en uw reactie beantwoord.

		Geraakt in belang: vieze lucht!	
ZWE-00778	1	Wij wonen minder dan 200 meter van de A27. We hebben nu al veel last van geluidsoverlast. Van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat. Bij oostenwind is dat 2x zo erg. Als je in de tuin zit hoor je constant autolawaai.	De geluidbelastingen die zijn bepaald voor uw woning zijn opgenomen in bijlage 9e van het 'Deelrapport geluid - Specifiek' van het ontwerp-tracébesluit Ring Utrecht. Ter hoogte van uw woning zal een stiller wegdek worden toegepast en worden nieuwe geluidschermen tot een hoogte van 6 meter geplaatst. Met deze maatregelen kan de geluidbelasting bij uw woning met het project Ring Utrecht (prognose 2046) teruggebracht worden tot maximaal 51 dB. Dit is 2 dB lager dan de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. Er is dus sprake van lichte verbetering van de geluidssituatie bij uw woning.
	2	Durven door de uitstoot van uitlaatgassen 's nachts geen ramen van de slaapkamer open te zetten. Overdag gebeurt dat al helemaal niet. Amelisweerd waar wij graag wandelen wordt verder aangetast.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.(2.8.2 Amelisweerd)</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit is nadrukkelijk een onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisweerd, met de grootst mogelijke kwaliteitstoelage gecompenseerd.</p>
	3	Milieu in het algemeen en lucht en lawaai in het bijzonder. Natuur en ruimtebeslag. Veel te kostbaar in relatie met de tijdswinst. Geen rekening gehouden demografische ontwikkelingen en steeds snellere ontwikkelingen op gebied van de mobiliteit.	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoelage gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van de ecologische hoofdstructuur (EHS), als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat, de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het milieu-effectrapport tweede fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidbelasting en de concentraties van luchtverontreinigende stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p>

			Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (2.2.1 verkeersprognoses en 2.2.2 gebruik toekomstscenario's).
ZWE-00779	1	Het geluidsscherm langs het volkstuinencomplex ATV Stadion is gepland als 2 m hoog. Dat is te laag om depositie van roet te voorkomen. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Als de verbreding niet doorgaat, en ook als de verbreding wel doorgaat, is het nodig het scherm te verhogen tot 4 meter.	Op dit moment is geen scherm tussen de A27 en het volkstuinencomplex aanwezig. In de toekomstige situatie is er een scherm, en bovendien zijn de emissies dan lager dan nu, vanwege het schoner worden van het autoverkeer. Dat geldt voor de situatie zonder en met project. De verontreiniging van groenten, fruit, of tuinen zal in de toekomstige situatie dus niet ernstiger zijn dan momenteel. Waar het momenteel niet mogelijk is om pesto te maken uit zevenblad zal dat in 2030 waarschijnlijk ook nog zo zijn.
	2	Het is het onduidelijk welke emissiefactoren zijn gebruikt. Zijn de prognoses gebaseerd op de schone papieren typekeuringsnormen of de veel hogere emissies van de echte tests op de weg? Hoe verloopt de vervanging van oude door nieuwe voertuigen? De penetratiegraad van schonere voertuigen in het toekomstige wagenpark kan tegenvallen doordat auto's een steeds langere levensduur bezitten (https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2016/20/personenauto-s-steeds-ouder). Graag aangeven hoe u dit verdisconteert.	In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&M bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Tabellen_grafieken/Milieu_Leefomgeving/Emissiefactoren . De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer. Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieslegate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.
	3	Door de verbreding van de A27 zal de automobilititeit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.
	11	Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.	De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.
	17	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stressfactor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de

		<p>grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>	
	19	<p>De geluidschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te geven. De geluidsschermen moeten overal minstens 4 m hoogte hebben om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door de herrie flink te verlagen. Verder moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels.</p>	<p>De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerptractébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 1.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.</p>
ZWE-00781	1	<p>Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.</p>	<p>Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken is het in enkele gevallen noodzakelijk om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde.</p> <p>Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.</p>
	5	<p>Om de uitkomsten van de luchtberekeningen in het MER goed te kunnen beoordelen zou ik graag willen weten hoe de toekomstige emissies zijn berekend. Het gaat dan met name over de samenstelling van het wagenpark en bijbehorende emissiefactoren per voertuigklasse. In de Bijlage 3 van het Deelrapport luchtkwaliteit 'invoergegevens modelberekeningen' staan dergelijke essentiële data niet vermeld. Het MER schiet tekort in transparantie.</p>	<p>In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&M bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Tabellen_grafieken/Milieu_Leefomgeving/Emissiefactoren. De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer.</p> <p>Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.</p>
	8	<p>De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerptractébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af</p>	<p>Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidssanering voor de A12 is onderdeel van het project ring Utrecht en staat als zodanig in de planning.</p> <p>De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden.</p> <p>De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo</p>

			<p>complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal. In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.</p>
ZWE-00782	1	<p>groei autoverkeer en bijbehorende CO2 toename moet niet verder gefaciliteerd worden.</p> <p>- een daling van 30% van de verkeerslast door automatisch rijden en daarmee kortere afstanden tussen auto's ligt in het verschiep, zodat na voltooiing van het plan waarschijnlijk alles al overbodig is.</p> <p>- 1,2 miljard euro voor hoogstens 10 km weglengte is hoe dan ook een totale wanverhouding tussen kosten en baten.</p> <p>Geraakt in belang: verhoging concentraties van schadelijke gassen en fijn stof bij ons huis bij toename autoverkeer.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (2.2.1 verkeersprognoses en 2.2.2 gebruik toekomstscenario's).</p>
ZWE-00783	1	<p>Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.</p>	<p>Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermde Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit.</p> <p>Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functioneleiteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl.</p>
	6	<p>De werkzaamheden naast de bak bij Nieuw-Amelisweerd leiden naar te vrezen valt tot veranderingen in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren.</p>	<p>In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt.</p> <p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
	9	<p>Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.</p>	<p>In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op uw zienswijzepunt.</p> <p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de</p>

			effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.
	12	Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.	Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken is het in enkele gevallen noodzakelijk om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde. Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.
	13	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren er tegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af	Er is geen sprake van uitstel van de geluidssanering; de geluidssanering voor de A12 is onderdeel van het project ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal. In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.
ZWE-00784	2	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stressfactor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
	11	De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen in plaats van toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet	De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen

		op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting.	zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen. In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen. Dit kan worden bereikt door het scherm met absorberend materiaal te bekleden of het scherm vanuit de weg gezien achterover te laten hellen.
ZWE-00785	4	Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.
	6	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.
	7	Mocht het vlies tijdens de werkzaamheden beschadigd worden dan moet nu al vast staan dat het verkeer op de A27 dan enige jaren afgesloten zal worden. De weg staat dan immers onder water en reparatie en herziene constructie zullen jaren duren. Dit zal een langdurig verkeersinfarct betekenen maar oplossing ten koste van Amelisweerd of welk bos of weiland dan ook met een bypass voor het verkeer op de A27 moet bij voorbaat uitgesloten zijn. Er moet een harde clausule worden opgenomen dat er geen nadelige gevolgen buiten de projectgrenzen mogen optreden, ook niet voor het oplossen van de ravage die ontstaat in geval van een calamiteit met de folie. Dus een bypass van bak en vlies moet bij voorbaat 100% uitgesloten worden, evenals bijvoorbeeld verbreding van de bouwzone of verlaging van de grondwaterspiegel waar dan ook in de natuur.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). U schetst een rampscenario dat niet zal optreden. Beschadiging van het folie kan optreden als er onzorgvuldig wordt gewerkt, en dit kan inderdaad leiden tot water op de A27. Maar indien dit optreedt is er altijd een mogelijkheid om een lek te dichten en het water weg te pompen. Een jarenlange blokkade van de A27 door wateroverlast is geen reëel scenario.
	9	Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
	10	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt. Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de

		<p>grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
15	De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen in plaats van toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting.	De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen. <p>In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen. Dit kan worden bereikt door het scherm met absorberend materiaal te bekleden of het scherm vanuit de weg gezien achterover te laten hellen.</p>
17	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.
19	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af	Er is geen sprake van uitstel van de geluidssanering; de geluidssanering voor de A12 is onderdeel van het project ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. <p>De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden.</p> <p>De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.</p>
ZWE-00786	11 Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.	Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken is het in enkele gevallen noodzakelijk om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde. <p>Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Het monitoren van de effecten is hierbij</p>

			standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.
	14	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan EHS-compensatie (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van EHS zal plaatsvinden. In het tracébesluit is aangegeven hoeveel oppervlakte EHS hier gecompenseerd zal worden.
	18	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op uw zienswijzepunt. Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
ZWE-00787	2	Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.
	4	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.
	5	Tijdens de werkzaamheden zal er veel luchtvervuiling ontstaan door machines en door wegomleidingen. Omdat het om een langdurige periode gaat moet u ook tijdens de bouw aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen. U mag dit project niet uitvoeren tenzij u bewijst dat het geval is.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de bouw). U maakt onderscheid tussen emissies door bouwmachines en vanwege verkeersomleidingen. De emissies van bouwmachines zijn in het algemeen beperkt, lokaal en incidenteel, en leiden niet tot een overschrijding van de EU-normen voor luchtkwaliteit. Het aantal machines is zeer beperkt ten opzichte van het bestaande (vracht-)verkeer. In het kader van "Minder hinder" wordt met de omgevingspartners uitgewerkt op welke wijze het verkeersaanbod tijdens de bouwperiode beperkt kan worden. Daarmee wordt ook een toename van de emissie voorkomen.

7	Ik maak ernstig bezwaar tegen het kappen van vele bomen in het recreatiepark De Voorveldse Polder. Door een soort domino-effect als gevolg van een extra rijstrook, die weer leidt tot het opschuiven van de afrit en de noodzaak van waterberging ter compensatie is de aanslag bijzonder groot. Nut en noodzaak hiervan is niet aangetoond.	De extra rijstrook op de westelijke hoofdrijbaan van de A27 heeft slechts over een relatief beperkte lengte invloed op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder, namelijk alleen ter plaatse van het puntstuk (aansluiting toerit op parallelrijbaan). Daarnaast wordt langs de toerit een vluchtstrook aangelegd die noodzakelijk is vanuit oogpunt van verkeersveiligheid. Deze vluchtstrook heeft impact op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder. Dit effect is niet te vermijden binnen de doelstellingen van het project. Mede naar aanleiding van deze zienswijze is het ruimtebeslag in het recreatiepark aangepast door het verleggen van de geplande waterberging. Hierdoor kunnen meer bomen gehandhaafd blijven. In de Nota van Wijzigingen is dit toegelicht.
10	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
16	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af	Er is geen sprake van uitstel van de geluidssanering; de geluidssanering voor de A12 is onderdeel van het project ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal. In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.
ZWE-00788	6 Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord,

		paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
7	En het kan u niet ontgaan zijn: Sjoemeldiesels vervuilen veel meer dan tot nu toe gedacht. Moderne dieselauto's en vrachtauto's stoten meer stikstofoxiden uit dan de normen toestaan. Het wegverkeer is dus nog veel schadelijker voor de natuur en de mens door stikstofdepositie dan we al wisten. Reden temeer om het verkeersvolume extra terug te dringen in plaats van nog meer te faciliteren. Geen verbreding van de Ring dus. Eerst moet u de naam Natura 2000 waar maken.	De recent in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.
10	De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen in plaats van toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting.	De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen. In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen. Dit kan worden bereikt door het scherm met absorberend materiaal te bekleden of het scherm vanuit de weg gezien achterover te laten hellen.
ZWE-00789	7 De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af	Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidssanering voor de A12 is onderdeel van het project ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.
	10 Het is het onduidelijk welke emissiefactoren zijn gebruikt. Zijn de prognoses gebaseerd op de schone papieren typekeuringsnormen of de veel hogere emissies van de echte tests op de weg? Hoe verloopt de vervanging van oude door nieuwe voertuigen? De penetratiegraad van schonere voertuigen in het toekomstige wagenpark kan tegenvallen doordat auto's een steeds langere levensduur bezitten (https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2016/20/personenauto-s-steds-ouder). Graag aangeven hoe u dit verdisconteert.	In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&M bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Tabellen_grafieken/Milieu_Leefomgeving/Emissiefactoren . De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer. Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.
	13 Mocht het vlies tijdens de werkzaamheden beschadigd worden dan moet nu al vast staan dat het verkeer op de A27 dan enige jaren afgesloten zal worden. De weg staat dan immers onder water	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).

		<p>en reparatie en herziene constructie zullen jaren duren. Dit zal een langdurig verkeersinfarct betekenen maar oplossing ten koste van Amelisseweerd of welk bos of weiland dan ook met een bypass voor het verkeer op de A27 moet bij voorbaat uitgesloten zijn. Er moet een harde clause worden opgenomen dat er geen nadelige gevolgen buiten de projectgrenzen mogen optreden, ook niet voor het oplossen van de ravage die ontstaat in geval van een calamiteit met de folie. Dus een bypass van bak en vlies moet bij voorbaat 100% uitgesloten worden, evenals bijvoorbeeld verbreding van de bouwzone of verlaging van de grondwaterspiegel waar dan ook in de natuur.</p>	<p>U schetst een rampscenario dat niet zal optreden. Beschadiging van het folie kan optreden als er onzorgvuldig wordt gewerkt, en dit kan inderdaad leiden tot water op de A27. Maar indien dit optreedt is er altijd een mogelijkheid om een lek te dichten en het water weg te pompen. Een jarenlange blokkade van de A27 door wateroverlast is geen reëel scenario.</p>
16		<p>De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisseweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.</p>	<p>Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.</p>
18		<p>De geluidschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te geven. De geluidsschermen moeten overal minstens 4 m hoogte hebben om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door de herrie flink te verlagen. Verder moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels.</p>	<p>De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerptractébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 1.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.</p>
21		<p>Ik fiets en loop regelmatig over de weg naar Rhijnauwen, en ga dan door de tunnel onder de A27. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschiuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg.</p>	<p>De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhynauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.</p>
ZWE-00791	2	<p>Ik woon in Rijnsweerd, waar nu al erg veel geluidsoverlast is tot diep in de nacht en de lucht is er niet bepaald schoon. Ik zwem na voltooiing van uw plannen 's zomers in het Krommerijzwembad, dat nog dichters naast een nog bredere en meer verontreinigende A27 komt te liggen en ik wandel en fiets veel in Amelisseweerd, waar je dan overal de bredere A27 nog luider kunt horen dan nu en nog vuilere lucht door het aantrekken van meer verkeer door de verbreding op kunt snuiven. Ik kan niet blij zijn met zo'n woonomgeving. Ik kwam hier wonen toen er nog geen A27 was. Dat was een stuk rustiger en schoner. U lijkt volkomen voorbij te gaan aan wat uw plannen voor de omwonenden gaan betekenen. Ik voel het fijnstof of ultrafijnstof (is dat al onderzocht?) dagelijks in mijn longen en het plakt aan mijn ramen en mijn gordijnen. En u wilt daar nog een schepje bovenop doen? Van acht jaar lang (en meestal wordt het langer) al het huidige verkeer via de Waterlinieweg, waar ik vlak bij woon, wordt ik ook niet echt blij.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p>
	4	<p>Begin de bottlenecks op te lossen en kijk dan verder. En bekijk eerst serieus het Mobiliteitsplan van de gemeente; maak de trambaan naar de Uithof af. En er is geen Ring, er is een U-vorm.</p>	<p>Het beleid van de gemeente Utrecht is beschreven in het ambitiesdocument 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar' (UAB) (gemeente Utrecht, januari 2012) en verder uitgewerkt in het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB)', Mobiliteitsplan Utrecht 2025 (gemeente Utrecht mei 2016). In de onderzoeken voor het tracébesluit Ring Utrecht is rekening gehouden met UAB-maatregelen waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden. Dit betekent bijvoorbeeld dat de onderzoeken in het deelrapport Verkeer rekening houden met de afwaardering van de Cartesiusweg en 't Goylaan naar een enkelstrooks profiel. In eerdere fasen</p>

			van het project (trechterstappen, fase 2a) is UAB meegenomen als gevoeligheidsanalyse in het verkeersonderzoek.
	6	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.
	15	De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. . De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.
ZWE-00792	17	Ik maak ernstig bezwaar tegen het kappen van vele bomen in het recreatiepark De Voorveldse Polder. Door een soort domino-effect als gevolg van een extra rijstrook, die weer leidt tot het opschuiven van de afrit en de noodzaak van waterberging ter compensatie is de aanslag bijzonder groot. Nut en noodzaak hiervan is niet aangetoond.	De extra rijstrook op de westelijke hoofdrijbaan van de A27 heeft slechts over een relatief beperkte lengte invloed op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder, namelijk alleen ter plaatse van het puntstuk (aansluiting toerit op parallelrijbaan). Daarnaast wordt langs de toerit een vluchtstrook aangelegd die noodzakelijk is vanuit oogpunt van verkeersveiligheid. Deze vluchtstrook heeft impact op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder. Dit effect is niet te vermijden binnen de doelstellingen van het project. Mede naar aanleiding van deze zienswijze is het ruimtebeslag in het recreatiepark aangepast door het verleggen van de geplande waterberging. Hierdoor kunnen meer bomen gehandhaafd blijven. In de Nota van Wijzigingen is dit toegelicht.
ZWE-00794	1	Wij wonen in Rijnsweerd op hemelsbreed een afstand van ongeveer 150 meter van het huidige tracé van de A27. Vanuit de slaapkamerramen van de kinderen hebben wij , in elk geval in de winter, zicht op de deze snelweg. In het ontwerp tracé van de A27 is een nieuw verkeersplein voorzien ter hoogte van Ríjnsweerd van ongeveer 12 meter hoog. Ook wordt het tracé (met 15 rijbanen!) ongeveer 20 meter in westelijke richting (richting ons huis) verbreed. Dit lijkt ons, gelet op onze gezondheid een zeer onwenselijk situatie. Nu wonen wij nog niet eens het dichtst bij het nieuwe tracé, maar er zijn ook nog woningen gelegen aan de Enny Vredelaan die op minder dan dertig meter van het nieuwe tracé komen te liggen. Hoe denkt u te bewerkstelligen dat de gezondheid van deze bewoners door de aanleg van het ontwerp tracé niet achteruit gaat? Wij zien (op pagina 52) dat u tussen de viaducten over de Archimedeslaan en de Weg tot de Wetenschap, voorziet in een geluidsmuur van 6 meter hoog. Dat lijkt mij bij lange na niet genoeg om het geluid van een deels op 12 meter hoog gelegen verkeersplein te weren. Verder zien wij dat het nieuwe tracé deels over de tennisbanen van TC Rijnsweerd zal komen te liggen. We nemen aan dat de tennisvereniging daardoor zal verdwijnen. Ook dit vermindert de leefbaarheid van de wijk. En een vermindering van de leefbaarheid heeft uiteindelijk ook zijn weerslag op de waarde van de in de wijk gelegen woningen. Zijn er plannen om dat te compenseren?	Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed. Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoeslag gecompenseerd. Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van de ecologische hoofdstructuur (EHS), als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat, de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd.

		<p>Zoals uit het milieu-effectrapport tweede fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigend stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>De hoge kruising van de A28 in het knooppunt Rijnsweerd is in overleg met de omgeving gekozen op basis van een variantenstudie. Hieruit bleek dat het voor de geluidsoverlast niet uitmaakt of een hoge of lage kruising werd gekozen. Bij beide varianten was het mogelijk zodanige geluidmaatregelen te treffen dat voldaan kan worden aan de normen van de wet. De hoge ligging maakte het daarentegen wel mogelijk om de toegang van de Uithof via de Archimedeslaan op maaiveldniveau te handhaven. De zichtbaarheid van het knooppunt vanaf de woonwijk wordt beperkt door de tussenliggende kantoorbebouwing.</p> <p>In het milieu-effectrapport tweede fase (deelrapport ruimte en ruimtelijke kwaliteit) is de landschappelijke impact van het knooppunt Rijnsweerd onderzocht. Uitzicht vanuit de wijken naar het knooppunt is meegewogen in deze beoordeling. In dit rapport is te lezen dat in en rond het knooppunt Rijnsweerd veel beplanting staat, wat de weg vanuit de omgeving gezien grotendeels uit het zicht houdt. Daardoor is de invloed van het knooppunt en de aansluitende wegen op de belevingswaarde van het landschap beperkt.</p> <p>Onderstaand wordt nader ingegaan op de aantasting van uw woongenot door de fly-overs bij Rijnsweerd en de beoogde vermindering van de leefbaarheid. Wat betreft de geluidbelasting op uw woning kan worden gesteld dat deze na realisatie van het project 54 dB is en de geluidbelasting met 3 dB is afgenomen ten opzichte van de autonome situatie. Daarmee wordt voor u de leefbaarheid positief beïnvloed door het project.</p>
5	<p>Het belangrijkste toetsingscriterium voor verkeer is de doorstroming op verschillende vooraf vastgestelde trajecten. In het rijksbeleid is vastgelegd dat de reistijd in de spits (de doorstroming) 2x langer mag zijn dan de reistijd bij een vrije verkeersafwikkeling. Met andere woorden een reistijdfactor van 2 leidt, volgens rijksbeleid, tot een acceptabele doorstroming op de ring. Met 2x7 rijstroken op de A27 is echter sprake van overcapaciteit. De verkeersaantrekkende werking die hier vanuit gaat, heeft negatieve gevolgen voor het milieu, met name op het gebied van geluid en luchtkwaliteit. De gemeente Utrecht neemt vergaande maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Deze verbetering wordt met een keuze voor 2x7 rijstroken deels teniet gedaan door de hogere emissies van het extra verkeer op de snelweg. Wij vinden het ongewenst dat in het gekozen wegontwerp meer asfalt wordt aangelegd dan nodig is volgens de reistijdnormen van het rijk. Dit gaat ten koste van de leefbaarheid en is strijdig met de besteding van rijksgeld aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit waarin Rijk en lokale overheden de luchtkwaliteit willen verbeteren ten behoeve van de volksgezondheid.</p>	<p>Nut en noodzaak van de Ring Utrecht zijn in diverse fasen van het project uitgebreid aan de orde geweest. Voor een uitgebreide toelichting op nut en noodzaak van het project wordt u verwezen naar hoofdstuk 2 van de toelichting op het tracébesluit.</p> <p>De noodzaak tot aanpassing van de Ring Utrecht komt voort uit een aantal (verkeers-)knelpunten, waaronder de doorstroming van knooppunt Rijnsweerd. Ook de verkeersveiligheid vormt een probleem. Tevens zijn leefbaarheidsknelpunten geconstateerd. Dit heeft geleid tot een dubbele doelstelling voor dit project:</p> <p>De doorstroming op de Ring Utrecht A27/A12 verbeteren op een verkeersveilige manier.</p> <p>De kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk verbeteren.</p> <p>In het ontwerp-tracébesluit en in de milieu-effectrapportage is gebruik gemaakt van de landelijke toekomstscenario's over de Welvaart en Leefomgeving (WLO) in Nederland van de planbureaus CPB en PBL. Het scenario Global Economy (GE) is een scenario met sterke economische groei en een aanzienlijke verkeersgroei tot gevolg, Regional Communities (RC) is een toekomstscenario met minder internationale samenwerking en minder verkeersgroei. Deze twee scenario's geven een mogelijke bandbreedte van toekomstige ontwikkelingen weer. Deze landelijke scenario's hebben als input gediend voor de verkeersmodelberekeningen met het Nederlands Regionaal Model (NRM). Bij aanvang van de effectberekeningen voor het ontwerp-tracébesluit Ring Utrecht vormden deze verkeersprognoses de meest recente inzichten.</p> <p>Onlangs hebben de planbureaus nieuwe WLO scenario's gepubliceerd met daarin de bijgestelde landelijke toekomstontwikkelingen. Deze nieuwe scenario's liggen qua omvang van economische groei tussen GE en RC in. Sinds april 2016 vormen de nieuwe landelijke groeiscenario's ook input voor de verkeersmodelberekeningen het NRM. De invloed van de nieuwe WLO scenario's op nut en</p>

			<p>noodzaak van de Ring Utrecht is te zien in de "Gevoeligheidsanalyse WLO scenario's en de Ring Utrecht" die tegelijk gepubliceerd wordt met het tracébesluit. Daaruit blijkt dat ook met de nieuwe WLO scenario's het project zinvol is.</p> <p>Opgemerkt wordt dat deze nieuwe scenario's niet gebruikt worden om de milieumaatregelen opnieuw af te wegen. Reden daarvoor is dat voor de milieumaatregelen de worst case wordt aangehouden om zo de maximale bescherming voor de omwonenden te realiseren.</p>
	12	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.
ZWE-00795	1	Het is voor ons onbegrijpelijk dat onze regering die zou moeten opkomen voor de algemene belangen nu en van de toekomst altijd kiest voor eenzijdige oplossingen. Iedereen die zich verdiept in oorzaak en gevolgen (zonder een specifieke verkeersopleiding te hebben gevolgd) kan zien dat onze huidige manier van aanpak van economische groei problemen vast gaat lopen. Straks hebben we weer meer asfalt gelegd, kunnen er nog meer mensen nog sneller en verder rijden, maar rijden we letterlijk onze leefbare wereld kapot. Ook is de energie zekerheid voor de toekomst allerminst zeker voor de grote hoeveelheid mensen die er nu op aarde leven. Niet alleen op lange termijn maakt autorijden meer kapot dan ons lief is, ook vandaag de dag leiden mensen aan diverse serieuze klachten als gevolg van luchtvervuiling, bewegingsarmoede en stress. Laten we als overheid gaan zorgen dat we mensen aan het bewegen krijgen. Laten we zorgen dat mensen eens na gaan denken of ze wel zo ver van hun werk moeten wonen. Laten we eens kijken of we met slimme ICT oplossingen mensen kunnen bewegen om niet allemaal om 8.30 achter aan te sluiten in de file. Kom op mensen van rijkswaterstaat waar is die creativiteit en ambitie. Altijd maar meer Asfalt is zo voorbij en zo enorm dom!	<p>Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer, hoofdstuk 8.</p> <p>Het ministerie van Infrastructuur en Milieu zet in op zowel het robuuster maken van de infrastructuur, als programma's en projecten die erop gericht zijn het aantal reizigers te spreiden zodat de bestaande infrastructuur wel voldoet. In de regio Utrecht/Midden Nederland is dit beleid vertaald in diverse programma's:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Programma Regionaal Verkeersmanagement (RVM), waarin innovatieve ITC ontwikkelingen worden gebruikt om het verkeer te regelen; -Programma VERDER: rijk en regio doen studie naar en geven uitvoering aan maatregelen voor auto, fiets, openbaar vervoer, verkeers- en mobiliteitsmanagement ter verbetering van doorstroming in de regio. Ring Utrecht valt onder het landelijk deelprogramma van VERDER. <p>Programma Beter Benutten: provincie Utrecht, de gemeenten Utrecht en Amersfoort, Rijkswaterstaat, het Ministerie van Infrastructuur & Milieu en de werkgevers in de regio (verenigd in de U15) werken samen aan een goede bereikbaarheid en leefbaarheid van onze regio. Innovatieve maatregelen worden genomen om de bereikbaarheid in de drukste regio's van Nederland te verbeteren. Voor meer informatie, zie www.goedopweg.nl</p>
	2	Dit is typisch een vraag van iemand die graag gelijk wil krijgen. Richt je puur op de wiskundige kant van het probleem en het zou juist moeten zijn. Meer Asfalt lost de file op die plek wel op, maar leidt ook tot meer autoverbruik. Zorg dat auto's vastlopen en mensen gaan op zoek naar alternatieven. Waarom is voor ons gezin een dagelijks stuk van 5 tot 13 kilometer fietsen naar het werk wel een gewone zaak, en verwent Rijkswaterstaat de medeburgers die geen (e) bike kunnen of willen pakken met nog meer brede wegen. Investeer in OV en fietsen en help de mensen in beweging. Laten we ophouden met watjes zijn en zorgen dat NL de meest gezonde en gelukkige burgers van de wereld krijgt. Gezond door te bewegen, gelukkig door weinig woon-werkverkeer en lekker buiten zijn	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen)</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (2.2.1 verkeersprognoses en 2.2.2 gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p>

			<p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit zoals nu voorligt. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p>
ZWE-00797	2	<p>Het geluidsscherm langs het volkstuintencomplex ATV Stadion is gepland als 2 m hoog. Dat is te laag om depositie van roet te voorkomen. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Als de verbreding niet doorgaat, en ook als de verbreding wel doorgaat, is het nodig het scherm te verhogen tot 4 meter.</p>	<p>Op dit moment is geen scherm tussen de A27 en het volkstuintencomplex aanwezig. In de toekomstige situatie is er een scherm, en bovendien zijn de emissies dan lager dan nu, vanwege het schoner worden van het autoverkeer. Dat geldt voor de situatie zonder en met project. De verontreiniging van groenten, fruit, of tuinen zal in de toekomstige situatie dus niet ernstiger zijn dan momenteel. Waar het momenteel niet mogelijk is om pesto te maken uit zevenblad zal dat in 2030 waarschijnlijk ook nog zo zijn.</p>
	3	<p>De Ring zou de bereikbaarheid moeten vergroten?Vergeet het maar ! De ring is een wurgende stinkstrop, en het laat zich raden wie hier het meest onder lijden. Dat zijn natuurlijk niet degenen die hem ontworpen hebben. Niet de bestuurders en niet de beleidsbepalers. Die zullen er wel voor zorgen dat hun woning zich op veilige afstand van hun eigen maatsel bevindt, zij kennen per slot van rekening als geen ander alle kwalijke gevolgen ervan. Nee, zoals gebruikelijk zijn mensen met een laag inkomen de dupe. Zij zijn nu eenmaal aangewezen op de goedkoopste woningen. En laten die zich nu toevallig net onder de rook van de ring bevinden! Hoe zou DAT nu komen ? Niet doordat deze ring zo'n prachtig stuk architectuur is, waar we die arme mensen graag van laten genieten; nee, dat komt doordat deze ring de mensen gek maakt van het onafgebroken oorverdovende kabaal, en doodziek van alle kwalijke en gevaarlijke gassen en fijnstof, die zij, terwille van die beroemde "bereikbaarheid", gedwongen zijn in te ademen. Dit zal de mensen niet verbinden, maar juist van elkaar vervreemden</p>	<p>Er is geen sprake van het neerleggen van de effecten van een betere bereikbaarheid bij mensen met een laag inkomen. Zoals in het milieueffectrapport is aangetoond, wordt de bereikbaarheid van de stad Utrecht ten gevolge van het project beter. Voor geluid zal de situatie na realisatie van het project fors verbeteren door onder andere de extra saneringsopgave van 5 dB voor de A12 en daarnaast de inzet van € 15 miljoen voor aanvullende geluidmaatregelen op andere delen van het tracé, zoals wijken als Kanaleneiland en Hoograven. En het effect van het project op de luchtkwaliteit is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030 na realisatie sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit door maatregelen.</p>
ZWE-00799	5	<p>De werkzaamheden naast de bak bij Nieuw-Amelisweerd leiden naar te vrezen valt tot veranderingen in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
	10	<p>Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de</p>

			folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd).
ZWE-00800	10	Waar geluid van een spoorweg kan reflecteren tegen geluidsschermen, die u in dit plan plaatst, moet u die reflectie betrekken in de berekeningen. Dat heeft u niet overal correct gedaan en derhalve moet u dat rechtzetten.	Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidsscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidsscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidsscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27. Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog “bovenwettelijk geluidsscherm” geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst. In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidsscherm op de reflectie van het spoorgeluid.
	11	Een glazen overkapping van de A27 zou veel geluidsproblemen en stankproblemen kunnen voorkomen en reguleren. Dit alternatief dient z.s.m. nader onderzocht te worden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.3 glazen overkapping).
	16	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgevalen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.
ZWE-00801	2	Dat het plan niet oké is, dat is helder. Vele argumenten zijn al genoemd in de discussie, maar 1 argument wil ik er graag uitlichten omdat deze voor mij belangrijk is. De wereld verandert in ras tempo. De politiek wordt uitgedaagd daarin bij te blijven en zij moet voorkomen dat ze beslissingen neemt die gebaseerd zijn op achterhaalde (!) inzichten. Het leven is de afgelopen 20 jaar meer veranderd dan de afgelopen 200 jaar. Het leven zal de komende 10 jaar meer veranderen dan de afgelopen honderd jaar. Ik noem ter illustratie twee voor de hand liggende ontwikkelingen: de zelfrijdende auto en de elektrische fiets. Deze zullen naar verwachting het straatbeeld de komende 10 a 20 jaar dermate veranderen, dat ook de behoefte aan snelwegen verandert of op zijn minst in zijn geheel niet in te schatten is. Tegen de tijd dat de plannen zijn voltooid, het dode asfalt is gestort, de natuur vernield en het geld verkwanseld is, is de kans uiterst	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (2.2.1 verkeersprognoses en 2.2.2 gebruik toekomstscenario's). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader. In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd

		groot dat het resultaat niet bijdraagt aan hetgeen transport op dat moment nodig heeft. Wat voor een risico nemen we dan, in hemelsnaam? Op grond waarvan?	<p>Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit zoals nu voorligt. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Zie ook de reactie van de Commissie m.e.r..</p>
ZWE-00802	4	Voor de voorgestelde oplossing om de A27 te verbreden, is onvoldoende gelegenheid om aansluiting te vinden op andere activiteiten zoals op een knooppunt voor dienstverlening en recreatie en natransport. Bij de alternatieve oplossing is voldoende ruimte voor alle activiteiten, bestemmingen op de knooppunten, en er kunnen voldoende voorzieningen aangesloten worden.	<p>Het beleid van de gemeente Utrecht is beschreven in het ambitiesdocument 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar' (UAB) (gemeente Utrecht, januari 2012) en verder uitgewerkt in het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB), Mobiliteitsplan Utrecht 2025 (gemeente Utrecht mei 2016). In de onderzoeken voor het tracébesluit Ring Utrecht is rekening gehouden met UAB-maatregelen waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden. Dit betekent bijvoorbeeld dat de onderzoeken in het deelrapport Verkeer rekening houden met de afwaardering van de Cartesiusweg en 't Goylaan naar een enkelstrooks profiel. In eerdere fasen van het project (trechterstappen, fase 2a) is UAB meegenomen als gevoeligheidsanalyse in het verkeersonderzoek.</p> <p>De verbrede A27 sluit aan op het Transferium in de Uithof. Er zijn in de regio geen andere plannen voor een knooppunt voor dienstverlening, recreatie en natransport. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging.</p>
	8	De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen in plaats van toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting.	<p>De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen.</p> <p>In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen. Dit kan worden bereikt door het scherm met absorberend materiaal te bekleden of het scherm vanuit de weg gezien achterover te laten hellen.</p>
ZWE-00803	2	Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.	<p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West.</p> <p>De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd.</p> <p>Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p>

			In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidsscherm op de reflectie van het spoorgeluid.
	4	De Ring zou de bereikbaarheid moeten vergroten? Vergeet het maar! De ring is een wurgende stinkstrop en het is wel duidelijk wie hier het meest onder gebukt zullen gaan. Dat zijn natuurlijk niet degenen die hem ontworpen hebben. Niet de bestuurders en niet de beleidsbepalers. Die zullen er wel voor zorgen dat hun woning zich op veilige afstand van hun eigen gedrocht bevindt, zij zijn immers als geen ander op de hoogte van alle kwalijke gevolgen ervan. Nee, zoals te doen gebruikelijk zijn mensen met een laag inkomen de dupe. Zij zijn nu eenmaal aangewezen op de goedkoopste woningen. En laten die zich nu toevallig NET in de onmiddellijke nabijheid van de ring bevinden! Hoe zou dat nu komen? Niet doordat deze ring zo'n prachtig stuk architectuur is, waar we die arme mensen graag van laten genieten; nee, dat komt doordat deze ring de mensen stapelgek maakt van het verschrikkelijke kabaal, en ziek van alle kwalijke en gevaarlijke gassen en fijnstof, die zij, terwille van die geweldige "bereikbaarheid", gedwongen zijn in te ademen. Dit zal de mensen niet verbinden, maar juist van elkaar vervreemden.	Er is geen sprake van het neerleggen van de effecten van een betere bereikbaarheid bij mensen met een laag inkomen. Zoals in het milieueffectrapport is aangetoond, wordt de bereikbaarheid van de stad Utrecht ten gevolge van het project beter. Voor geluid zal de situatie na realisatie van het project fors verbeteren door onder andere de extra saneringsopgave van 5 dB voor de A12 en daarnaast de inzet van € 15 miljoen voor aanvullende geluidmaatregelen op andere delen van het tracé, zoals wijken als Kanaleneiland en Hoograven. En het effect van het project op de luchtkwaliteit is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030 na realisatie sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit door maatregelen.
	5	De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen in plaats van toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting.	De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidsscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen. In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen. Dit kan worden bereikt door het scherm met absorberend materiaal te bekleden of het scherm vanuit de weg gezien achterover te laten hellen.
ZWE-00804	3	"Ring Utrecht" is natuurlijk niet echt een ring. In ieder geval is deze niet hetzelfde als de A10 (Ring Amsterdam) of de Rondweg Eindhoven waar je non-stop een rondje kunt rijden. In Utrecht ontbreekt de Noordelijke koppeling; mede hierdoor is doorstroming als zijnde ring onmogelijk. Wellicht kan daar ooit eens aan gewerkt worden.	In de milieu-effectrapportage eerste fase is gekeken naar een alternatief ten noorden en ten westen van Utrecht waarbij de Ring "gesloten" werd. In deze studie blijkt dat deze alternatieven zeer duur zijn, veel milieueffecten hebben (waaronder het bouwen in de wijk Leidsche Rijn) en niet probleemloos zijn. Daarom is het opwaarderen van de NRU tot een autosnelweg als alternatief afgefallen. Wel wordt de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) opgewaarderd door het ongelijkvloers maken van de drie pleinen: Kochplein, Dunantplein en Ghandiplein. Dit project wordt door de gemeente Utrecht uitgevoerd
ZWE-00805	7	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.
	10	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.	Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermde Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit. Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de

			effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl .
ZWE-00806	1	<p>De A27 verbreden vind ik een plan dat op korte termijn soelaas schijkt te geven, maar op lange termijn niets oplost, terwijl het wel BAKKEN vol overheidsgeld kost. Bovendien wordt er weer eens onnodig schaarse natuur opgeofferd.</p> <p>Ik rijd zeer geregeld over dat traject. Ik zie dat er hard en riskant gereden wordt. Er moet daar nu eenmaal noodzakelijkerwijs vaak van rijbaan gewisseld worden. Dat verandert niet. Er zijn geregeld ongelukken, helaas! Los je dat op door de boel te verbreden?</p> <p>Ik zou denken van niet!!!!. Men gaat nog harder rijden... Automobilisten zijn nu eenmaal kortzichtig als ze 4 wielen onder zich hebben en naar huis of werk willen.</p> <p>M.i. moeten we het in Nederland niet overall meer zoeken in verbreden, vergroten, versnellen etc. Maar in BEHEERSEN: file veroorzakende fuiken voorkomen door stroomlijnen, mede door snelheidsbeperking waar nodig. De file de wereld uit is een fabel gebleken. File veroorzakende ongelukken verminderen door de automobilist rustiger en beheerster te laten rijden is al heel wat. En bespaar ons alstublieft een jarenlange bouwput, die lawaai en files geeft, terwijl het kostbare natuur kost.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>In het project Ring Utrecht is voorzien in maatregelen om de effecten op de natuur te beperken (mitigatie) en om effecten te compenseren. Deze maatregelen zijn uitvoerig toegelicht in de rapportage Natuurmitigatie en compensatieplan. Dit is een onderliggende rapportage bij het tracébesluit en bij de milieu-effectrapportage. Een voorbeeld van een mitigerende maatregel is het aanbrengen van vleermuisvriendelijke verlichting in onderdoorgangen. Voor een betere sociale veiligheid is een goed verlichte onderdoorgang noodzakelijk. Bij gewone verlichting werkt dat verstorend voor de vleermuizen. met de plaatsing van zorgvuldig geplaatste vleermuisvriendelijke verlichting wordt ervoor gezorgd dat de vleermuizen ongehinderd door de onderdoorgang kunnen vliegen terwijl meteen de sociale veiligheid verbetert. Ook zijn er algemene natuurversterkende maatregelen, zoals het realiseren van natuurvriendelijke oevers. Deze komen niet voort uit de noodzaak om effecten voor een bepaalde soort te beperken, maar uit de ambitie om de algehele natuurwaarde en daarmee de biodiversiteit in het plangebied te versterken.</p> <p>Compensatie vindt plaats voor ecologische hoofdstructuur (EHS) en voor bomen, op basis van wettelijke regelingen. In het project is uitgegaan van een ruimhartige compensatie. Dit betekent dat er meer compensatie plaats vindt dan minimaal wettelijk noodzakelijk is. Dit is toegelicht in genoemd Natuurmitigatie- en compensatieplan. In de Nota van Wijziging en het tracébesluit is de EHS-compensatie verder uitgewerkt dan in het ontwerp-tracébesluit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit zoals nu voorligt. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>Het ontwerp voldoet aan de verkeersveiligheidsnormen. Er is expliciet gekeken naar verkeersveiligheid waar aandacht is besteed aan de Human Factors zoals rijtaakbelasting. Het beïnvloeden van rijgedrag zelf is overigens niet iets wat tot de scope van een tracébesluit behoort.</p>
ZWE-00807	4	<p>Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.</p>	<p>De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke</p>

		<p>meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.</p>
6	<p>De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen in plaats van toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting.</p>	<p>De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen. In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen. Dit kan worden bereikt door het scherm met absorberend materiaal te bekleden of het scherm vanuit de weg gezien achterover te laten hellen.</p>
9	<p>Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.</p>	<p>De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>
11	<p>Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.</p>	<p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27. Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst. In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>

	16	<p>Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
ZWE-00808	6	<p>Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
ZWE-00809	2	<p>Door de snelweg toch te verbreden zal een prachtig stuk natuurgebied onherstelbaar verwoest worden, er zal jarenlang overlast ontstaan op de A27, de aansluitende wegen en voor omwonenden en daarbij zullen er door de aantrekkende kracht van meer asfalt meer auto's aangetrokken worden, waardoor er meer uitstoot van schadelijke stoffen en meer geluidsoverlast ontstaat met alle gezondheidsrisico's vandien voor omwonenden. Met het diesel schandaal is gebleken dat ook nieuwe auto's lang niet zo schoon rijden als beweerd wordt.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p>
ZWE-00810	1	<p>Op 10 mei 2016 is het Ontwerp Tracébesluit (OTB) en het milieueffectrapport (MER) A27/A12 Ring Utrecht ter visie gelegd. In deze brief geven wij u onze zienswijze op het OTB en MER als inwoners van de gemeente Utrecht, maar ook juist ook namens onderstaande fracties uit de Gemeenteraad van Utrecht, die gezamenlijk 35 van de 45 zetels – en daarmee een groot deel van de Utrechtse inwoners - vertegenwoordigen</p> <p>Het college van burgemeester en wethouders zal namens de gemeente Utrecht een zienswijze indienen. Wij hechten eraan om ook namens onderstaande fracties van de gemeenteraad van Utrecht een eigen zienswijze in te dienen om duidelijk te maken dat de weerstand tegen de verbreding van de A27 in Utrecht breed gedeeld wordt en niet loopt langs de lijnen van coalitie en oppositie.</p> <p>In Utrecht werken we hard aan een stad waarin het prettig is te wonen en te werken. Dat doen we door onder andere maatregelen te nemen om verkeer in goede banen te leiden, de lucht schoner te maken en voldoende groen te behouden in de stad. Voor een stad die wordt omgeven door drie grote snelwegen is dat geen gemakkelijke opgave en vereist dat stevige maatregelen. Het is voor ons dan ook frustrerend wanneer het Rijk maatregelen neemt als snelheidsverhogingen op de snelwegen en in dit geval, tot het verbreden van een snelweg. Een dergelijke maatregel gaat ten</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoeslag gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van de ecologische hoofdstructuur (EHS), als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen.</p>

	<p>coste van natuur en luchtkwaliteit en zorgt voor extra geluidsoverlast, en doet daarmee een deel van onze inzet teniet.</p>	<p>Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat, de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het milieu-effectrapport tweede fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigend stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p>
2	<p>Nut en noodzaak niet bewezen In het Voorkeursalternatief voor de Ring Utrecht, vastgesteld in 2010, is voor de uitbreiding van de A27 een voorkeur opgenomen voor het verbreden van de bak bij Amelisweerd (met in iedere rijrichting 7 rijstroken). Op basis van de meest recente toekomstscenario's zijn wij ervan overtuigd dat er geen verkeerskundige noodzaak is om het aantal rijstroken op de A27 uit te breiden naar 2x7 rijstroken. Ook niet na lezing van alle rapporten. Hiermee sluiten wij aan bij de conclusie van de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse, de second opinion door het CPB en het onderzoek van TU-Delft, dat de kosten van de verbreding niet opwegen tegen de baten. Ook de recente publicatie Kansrijk Mobiliteitsbeleid van het CPB wijst in deze richting.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur en 2x6 rijstroken).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (advies centraal planbureau).</p> <p>Bij de behandeling in de Tweede Kamer, het AO Mirt van juni 2014 zijn de maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA), second opinion door het CPB aan de orde gekomen, met aandacht voor 2x6-binnen-de-bak en uitstel van het project. Na het debat is de voorkeursvariant ongewijzigd vastgesteld.</p> <p>Het Centraal Planbureau heeft in zijn second opinion aangegeven dat de MKBA goed is uitgevoerd, waardoor er een goede indruk ontstaat van het maatschappelijk rendement van het project Ring Utrecht en de robuustheid.</p> <p>Het onderzoek van TU-Delft betreft een bachelor scriptie van een student. Het betreft hier geen MKBA die op basis van actuele gegevens en volgens de daarvoor geldende leidraden en richtlijnen is opgesteld.</p> <p>Voor meer informatie over de reactie op de stukken, zie brief aan de Tweede Kamer inzake AO mirt d.d. 13 juni 2014 met kenmerk IENM/BSK-2014/125664.</p>
5	<p>De extra rijstroken op de A27 hebben een grote verkeersaantrekkende werking. Zo neemt het verkeer op de A27 tussen Rijnsweerd en Lunetten met circa 70% toe ten opzichte van de verkeersintensiteit in 2014. Dit toont aan dat met de verbreding naar 2x7 rijstroken zoveel extra wegcapaciteit wordt geboden dat de A27 aantrekkelijk wordt voor verkeer dat nu een andere route neemt, en voor reizigers die nu nog met openbaar vervoer reizen. Dit geeft extra drukte op het stedelijk wegennet en past niet binnen het streven van de gemeente Utrecht om het autogebruik terug te dringen en gebruik van openbaar vervoer te stimuleren. Hoewel het recent aangenomen Utrechtse mobiliteitsplan (Slimme Routes, Slim regelen, Slim bestemmen) in haar berekeningen uitgaat van het doorgaan van de verbreding van de A27 en A12, zal de verwachte verkeersdruk in Utrecht afnemen wanneer de verbreding niet doorgaat en daarmee positief zijn voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p> <p>Het beleid van de gemeente Utrecht is beschreven in het ambitiesdocument 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar' (UAB) (gemeente Utrecht, januari 2012) en verder uitgewerkt in het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB), Mobiliteitsplan Utrecht 2025 (gemeente Utrecht mei 2016). In de onderzoeken voor het tracébesluit Ring Utrecht is rekening gehouden met UAB-maatregelen waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden. Dit betekent bijvoorbeeld dat de onderzoeken in het deelrapport Verkeer rekening houden met de afwaardering van de Cartesiusweg en 't Goylaan naar een enkelstrooks profiel. In eerdere fasen van het project (trechterstappen, fase 2a) is UAB meegenomen als gevoeligheidsanalyse in het verkeersonderzoek.</p>
6	<p>Met 2x7 rijstroken op de A27 is sprake van overcapaciteit. De verkeersaantrekkende werking die hier vanuit gaat, heeft negatieve gevolgen voor het milieu, met name op het gebied van geluid en luchtkwaliteit. De gemeente Utrecht neemt stevige maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Deze verbetering wordt met een keuze voor 2x7 rijstroken deels teniet gedaan door de hogere emissies van het extra verkeer op de snelweg. Dit gaat ten koste van de leefbaarheid en is strijdig met de besteding van rijksgeld aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de procedures van de Wet milieubeheer ten aanzien van geluidhinder en de afweging van doelmatige geluidmaatregelen.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p>

	<p>Luchtkwaliteit waarin Rijk en lokale overheden de luchtkwaliteit willen verbeteren ten behoeve van de volksgezondheid.</p> <p>Om te bereiken dat de lucht schoner wordt en voldoet aan de Europese luchtnormen zijn verschillende maatregelen nodig. De EU zet in op de voortdurende aanscherping van de emissie-eisen voor nieuwe personenauto's, bestelauto's en vrachtwagens (euronormen) die bijdragen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit langs wegen. Deze eisen zorgen ervoor dat nieuwe personenauto's en vrachtauto's schoner zijn dan oudere voertuigen. De EU zet ook in op minder uitstoot van industrie, scheepvaart en landbouw. Daarnaast worden landelijke, regionale en lokale maatregelen genomen. Het rijk zet in op belastingvoordelen voor schonere auto's en stimulering van schonere vrachtauto's en bussen. Provincies zorgen voor schonere bussen. Gemeenten voeren milieuzones in voor vrachtverkeer, ontmoedigen vervuילend vervoer en zorgen voor groene golf verkeerslichten. RWS stimuleert telewerken, carpoolen en plaatst schermen. Het NSL maatregelpakket wordt jaarlijks bijgesteld.</p> <p>In hoofdstuk 8 van de milieu-effectrapportage worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet in 2030 ruim aan de Europese normen.</p> <p>Het project is opgenomen in het landelijk luchtprogramma NSL. Binnen het NSL worden maatregelen getroffen om aan de normen van fijn stof te voldoen. Het huidige maatregelpakket van het actieplan luchtkwaliteit, opgesteld samen met gemeenten, bestaat onder andere uit Europees bronbeleid voor voer- en vaartuigen, nationale stimuleringsmaatregelen schoon vervoer en ontmoedigen vervuילend vervoer, diverse lokale initiatieven en maatregelen van decentrale overheden. Met de uitvoering van bovengenoemd maatregelpakket wordt de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid in heel Nederland de komende jaren nog verder verbeterd. Nu bijna overal in Nederland de Europese normen worden gehaald wordt het landelijk beleid meer gericht op maximale gezondheidswinst in plaats van lokale knelpunten. De Europese bronmaatregelen zijn momenteel het meest kosteneffectief om de luchtkwaliteit te verbeteren. Om het wagenpark de komende jaren schoner te krijgen worden minder milieubelastende brandstoffen zoals waterstof en de verdere ontwikkeling van elektrische voertuigen gestimuleerd. De Gezondheidsraad is gevraagd te adviseren over hoe gezondheid meer centraal te stellen in het luchtkwaliteitsbeleid. Dit advies wordt in 2017 verwacht.</p>
<p>8 Natuur</p> <p>De wegverbreding gaat ten koste van een grote hoeveelheid groen. Het gaat om groen dat deel uitmaakt van de hoofdgroenstructuur van de gemeente, vooral ten westen van de A27, en de ecologische hoofdstructuur van de provincie, met name ten oosten van de A27. Bewoners vinden het niet rechtvaardig dat er veel minder bos wordt gecompenseerd dan (zelfs wettelijk) verplicht is. Onderstaande fracties zijn het daar mee eens. In het kader van de boswet dient in totaal 32,7 hectare bos gecompenseerd te worden. Hiervan wordt iets meer dan 7 hectare terug geplant binnen het plangebied van de ring Utrecht, waarvan een groot deel op het perceel van de voormalige stadskwekerij aan de Nieuwe Houtenseweg.</p> <p>De overige hectares die gecompenseerd moeten worden, worden nieuw aangeplant buiten het plangebied. De kwantiteit en kwaliteit van de stedelijke groenstructuur neemt hierdoor af. In Maarschalkerweerd verdwijnt een lange strook groen die onderdeel uitmaakt van de stedelijke groenstructuur. In de berekening van de compensatie-opgave is bovendien geen rekening gehouden met de compensatie van struiken en vlakgroen</p>	<p>Inspreker stelt dat slechts iets meer dan 7 hectare bos in het kader van de Boswetcompensatie wordt terug geplant binnen het plangebied van de Ring Utrecht. Dit is niet correct; de verwarring zit hem in de definitie van herplant en compensatie. Volgens de deelrapporten bij het ontwerp tracébesluit werd binnen het plangebied zal ruim 7 hectare bomen/bos (houtopstand) herplant (dat betekent terug geplant op exact de locatie waar de kap heeft plaatsgevonden) en daarnaast nog eens 38 hectare bomen/bos gecompenseerd, eveneens binnen het plangebied.</p> <p>Door de wijzigingen tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit zijn deze getallen veranderd doordat er vanwege de optimalisaties minder gekapt hoeft te worden. De nieuwe cijfers zijn te vinden in de Nota van Wijziging behorende bij het tracébesluit.</p> <p>Onder de Boswet vallen alle houtopstanden, dus ook struiken en vlakgroen, voor zover dit uit inheemse houtige opgaande begroeiing bestaat. Alle houtopstanden zijn in de berekening van de Boswet compensatie meegenomen.</p> <p>In de Boswet zijn geen bepalingen opgenomen ten aanzien van de compensatie van 'vlakgroen'. Ook de Algemene Plaatselijke Verordening van Utrecht 2014 vermeldt geen regels en bepalingen ten aanzien van het verwijderen van vlakgroen en de compensatie hiervan. In Artikel 4:6 Begripsbepalingen wordt geen definitie gegeven van vlakgroen.</p> <p>Voor het kappen/verwijderen van groen zal, voor zover dat valt onder de Algemene Plaatselijke Verordening van Utrecht 2014, vergunning worden aangevraagd. Herplant en compensatie van groen zal plaatsvinden op basis van de voorschriften en beperkingen die in de vergunning zullen zijn opgenomen.</p>
<p>9 Luchtkwaliteit</p> <p>Uit het deelrapport luchtonderzoek blijkt dat na uitvoering van het project wordt voldaan aan de grenswaarden uit de wet Milieubeheer. In het rapport zijn de concentraties berekend voor 2030. Wij wijzen erop dat de luchtkwaliteit moet worden berekend voor het jaar van openstelling, dat</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Onderdeel van het NSL is de jaarlijkse monitoring. Als onderdeel van de monitoring worden jaarlijks met de monitoringstool berekeningen uitgevoerd van de concentraties in het</p>

		<p>eerder voorzien is dan 2030. Nadat de minister het Ontwerp Tracébesluit in maart heeft getekend, zijn nieuwe Grootchalige achtergrondconcentraties en emissiefactoren gepubliceerd. Deze zijn hoger, en daarmee minder gunstig voor de luchtkwaliteit. De berekende concentraties geven daardoor een te rooskleurig beeld. De emissies nemen in de plansituatie toe met 3,9% – 7,8% ten opzichte van de autonome situatie.</p>	<p>achterliggende kalenderjaar en van de prognosejaren van het NSL (2015, 2020 en 2030). Metingen zeggen alleen iets over de huidige situatie en niet over een toekomstig effect. Indien uit de monitoring blijkt dat de geplande of getroffen maatregelen niet voldoende effectief zijn, zullen er binnen het NSL extra maatregelen worden genomen om de (dreigende) normoverschrijdingen weg te nemen. In de NSL monitoring worden de concentraties fijn stof en stikstofdioxide in kaart gebracht op basis van modelberekeningen en metingen. De luchtkwaliteit in Nederland wordt continu gemeten met het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML) door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Voor een overzicht van de meetpunten zie www.rivm.nl/lml. Modelberekeningen zorgen voor een geografisch meer gedetailleerd en beter dekkend totaalbeeld van de luchtkwaliteit dan mogelijk is op basis van alleen metingen op een beperkt aantal meetlocaties. De metingen vormen een essentiële basis voor de ijking van modelberekeningen. Het RIVM stelt jaarlijks een rapportage op met de resultaten van de monitoring. Deze rapportages zijn in november/december openbaar. De rapportages van de jaarlijkse monitoring zijn te vinden op www.nsl-monitoring.nl.</p> <p>Het effect van het project is berekend voor het jaar 2030 omdat dit het eerstvolgende Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) jaar is na realisatie. Direct na realisatie wordt de capaciteit van de verbrede weg nog niet geheel benut. Dit gebeurt pas na een aantal jaren. Het project is opgenomen in het landelijk luchtprogramma NSL. Binnen het NSL worden maatregelen getroffen om aan de normen van fijn stof te voldoen. Elk jaar vindt een monitoring van het NSL plaats waaronder een nieuwe doorrekening van groeicijfers van verkeer en de nieuwe achtergrondconcentraties en emissiefactoren. Ook direct na realisatie van het project vindt monitoring plaats inclusief project. Indien uit de monitoring blijkt dat de geplande of getroffen maatregelen niet voldoende effectief zijn, zullen er binnen het NSL extra maatregelen worden genomen om de (dreigende) normoverschrijdingen weg te nemen.</p>
ZWE-00811	10	<p>De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen in plaats van toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting.</p>	<p>De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidsschermbaan opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen. In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen. Dit kan worden bereikt door het scherm met absorberend materiaal te bekleden of het scherm vanuit de weg gezien achterover te laten hellen.</p>
	13	<p>Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.</p>	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermd flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.</p>
ZWE-00812	2	<p>Binnen diverse geledingen van de maatschappij is discussie over het nut en noodzaak van het project. Zekerheden voor in de toekomst kunnen wij geen van allen bieden en moeten het hierbij doen met de prognoses die het Centraal Planbureau (CPB) ons biedt. Het CPB en het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) hebben in december 2015 nieuwe groeiscenario's tot 2030 en 2050 gepubliceerd. Op basis daarvan hebben beide planbureaus recent nieuwe aanbevelingen gedaan voor een kansrijk mobiliteitsbeleid. Ook vanuit de provincie Utrecht is gewezen op de technisch innovatieve mogelijkheden om de risico's en uitdagingen van het project Ring Utrecht A27/A12 om te buigen in kansen, die aansluiten bij de profilering van de Utrechtse regio als 'slim, gezond en groen'. Onze gemeente is niet voor niets samen met Rijk en regio medeondertekenaar van de Citydeal "Healthy Urban Living". Wij verzoeken u dan ook om de verkeerskundige en economische</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p> <p>Het beleid van de gemeente Utrecht is beschreven in het ambitiesdocument 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar' (UAB) (gemeente Utrecht, januari 2012) en verder uitgewerkt in het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB)', Mobiliteitsplan Utrecht 2025 (gemeente Utrecht mei 2016). In de onderzoeken voor het tracébesluit Ring Utrecht is rekening gehouden met UAB-maatregelen waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden. Dit betekent bijvoorbeeld dat de onderzoeken in het deelrapport Verkeer rekening houden met de afwaardering van de Cartesiusweg en 't Goylaan naar een enkelstrooks profiel. In eerdere fasen</p>

	<p>onderbouwning van het OTB van 14 maart 2016 te toetsen aan de meest actuele onderzoeksresultaten en groeiscenario's en de uitkomsten van deze toetsing mee te nemen in het definitieve tracé-besluit.</p>	<p>van het project (trechterstappen, fase 2a) is UAB meegenomen als gevoeligheidsanalyse in het verkeersonderzoek.</p>
3	<p>Afgezien van deze discussies zien wij de noodzaak voor de onthechting van het netwerk tussen de knooppunten Rijnsweerd en Lunetten. Niet alleen leidt de huidige situatie tot vertraging op het hoofdnetwerk, maar eveneens tot drukte en verkeersonveilige situaties op de lokale wegen die door onze lopen. Door het realiseren van het project dient het hoofdwegennet beter te worden benut en het onderliggende wegennet te worden ontlast. Wij gaan dan ook uit van vermindering van de hoeveelheid sluipverkeer door onze kernen, waarmee de leefbaarheid wordt vergroot.</p>	<p>Uit het deelrapport verkeer valt op te maken dat realisatie van het project Ring Utrecht leidt tot meer verkeer op de Ring, maar tegelijkertijd een halvering van de vertraging op de Ring. Voor het doorgaande verkeer is hiermee geen aanleiding (meer) om om te rijden via het onderliggend wegennet. Het project Ring Utrecht leidt niet tot een grote afname van de verkeerprestatie op het onderliggend wegennet, maar wel tot een betere doorstroming op het onderliggend wegennet (8% verbetering). Zie paragraaf 8.3.</p> <p>De leefbaarheid is als gevolg van het project niet verslechterd en op sommige punten juist verbeterd als gevolg van mitigerende en compenserende maatregelen.</p>
4	<p>Ontsluiting USP</p> <p>Toch constateren wij op basis van het deelrapport Verkeer dat bij de aansluiting Bilthoven (richting Utrecht) vertraging optreedt op de A27 door invoegend verkeer. Niet duidelijk is hoe groot deze vertraging exact is, noch de mate waarin het verkeer terugslaat op de N234. De maatregelen uit het TB A27/A1 lijken hiermee onvoldoende effect te sorteren. Eveneens kan dit negatieve effecten hebben op de Soestdijkseweg door Bilthoven en De Bilt als gevolg van sluipverkeer. In diverse beleidsplannen, op zowel landelijk, regionaal als lokaal niveau, wordt deze verbinding met station Bilthoven aangewezen als belangrijke OV-ontsluiting ten behoeve van het Utrecht Science Park. Verslechtering van doorstroming op deze as, door vertraging bij de aansluiting Bilthoven, achten wij dan ook onwenselijk. Wij verzoeken u dan ook om deze effecten inzichtelijk te maken.</p>	<p>Met het project Ring Utrecht worden de grootste knelpunten ten aanzien van doorstroming en verkeersveiligheid opgelost op en nabij de Ring Utrecht. Dat houdt niet in dat er geheel filevrij gereden kan worden. In het deelrapport Verkeer is te zien dat er op de Ring Utrecht enkele knelpunten overblijven waaronder nabij de aansluiting Bilthoven.</p> <p>Uit het verkeerskundig onderzoek is gebleken dat er sprake is van vertraging in de ochtendspits op de A27 in zuidelijke richting en dat de kans op terugslag op de N234 en N417 reëel is. Binnen de scope van het project is hier geen oplossing voor. Er is overleg gaande met de provincie Utrecht en de gemeente De Bilt om dit punt nader te bekijken, waarbij nog een afweging moet worden gemaakt tussen verkeerskundige en landschappelijke belangen.</p> <p>Het genoemde knelpunt treedt lokaal op. Verder stroomafwaarts op de A27 richting knooppunt Rijnsweerd kan het verkeer nagenoeg congestievrij afgewikkeld worden. Het risico op sluipverkeer dat vanuit bijvoorbeeld Soest door Bilthoven/De Bilt rijdt naar de A28/A27 richting Breda/Arnhem/Den Haag is daarom laag. Uit berekeningen met het NRM model blijkt ook dat de intensiteit op de Soestdijkseweg Zuid ten zuiden van de Holle Bilt in noord zuid richting zonder project Ring Utrecht 15.385 mvt/etmaal bedraagt; met project Ring Utrecht 14.174 mvt/etmaal (dus een daling van bijna 8%). In de zuid noord richting bedraagt de intensiteit 12.625 mvt/etmaal zonder project Ring Utrecht; met project Ring Utrecht 12.453 mvt/etmaal (dus een daling van 1%).</p>
6	<p>Via uw beleid van de snelfietsroutes hebben wij de afgelopen jaren hard gewerkt aan de verbinding Bilthoven — Uithof. De opgevaardeerde infrastructuur wordt dagelijks door enkele duizenden fietsers gebruikt. Wij zijn dan ook van mening dat gedurende de realisatie de verbinding via het Uppsalapad in stand moet worden gehouden.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p> <p>Het belang van de Uppsalatunnel wordt door Rijkswaterstaat onderschreven. Het zo veel mogelijk in stand houden van een goede en veilige fietsverbinding door de Uppsalatunnel is dan ook de insteek. Dit wordt meegenomen in het vervolgproces van het MinderHinderplan, het opstellen van de contracteisen, ook i.r.t. het beoogde werkterrein ter plaatse, en het gunningscriterium verkeershinder. De intensieve samenwerking in bijvoorbeeld het MinderHinderplan met de gemeente De Bilt en de andere wegbeheerders wordt voortgezet.</p> <p>In het navolgende en wordt in algemene zin verder ingegaan op hoe dit wordt meegenomen in het vervolgproces.</p>
7	<p>De oostzijde van Utrecht wordt gekenmerkt door de hoge gebiedskwaliteiten. Zowel de landschappelijke als de woon- en leefkwaliteiten zijn van een hoog niveau. Mede met het oog op de doelen van de door u opgestelde Omgevingswet vinden wij het noodzakelijk verder te gaan dan deze minimale kwaliteitseisen en een echte integrale uitwerking na te streven. Naar onze mening sluit het projectdoel van de Ring Utrecht ten aanzien van de omgevingskwaliteit hier goed op aan. Toch zien wij op enkele punten dat de integraliteit van de uitwerking verbeterd moet worden.</p> <p>Landschapspian</p> <p>Eind januari heeft onze gemeenteraad de Gebiedsvisie De Bilt Zuid vastgesteld, waarvan u eveneens melding maakt in de notitie "Proces van probleemverkenning naar Ontwerp-Tracébesluit". In de Gebiedsvisie is de nadruk gelegd op het open en kleinschalige landschap tussen De Bilt en het Utrecht Science Park. Het gebied rond de Bunnikseweg en Universiteitsweg</p>	<p>Mede naar aanleiding van uw zienswijze is nader onderzoek verricht naar de inpassing van de weg in de omgeving van de aansluiting De Uithof, en is het plan aangepast zodat dit beter aansluit bij de landschappelijke en cultuurhistorische waarden en het gebruik van de gronden. Dit is nader toegelicht in de Nota van Wijziging.</p> <p>Met betrekking tot 'Liniepark Rijnsweerd': het tracébesluit maakt dit niet onmogelijk. Realisatie van het Liniepark is echter vooral afhankelijk van medewerking van de gemeente Utrecht en de Uithof.</p>

	<p>wordt gekenmerkt door halfopen tot open landschap, dat overwegend in gebruik is als grasland, aangevuld met verspreid gelegen agrarische bebouwing.</p> <p>De voorgestelde schaal aan boscompensatie aan de westzijde van de aansluiting Uithof/De Bilt (locatie 47 / maatregel 2NL5) vinden wij niet passend binnen het karakter van de omgeving. Eveneens stuit het voorstel op veel weerstand vanuit de omgeving. Wij zijn dan ook van mening dat invulling van de compensatieopgave ingevuld dient te worden door vooral in te zetten op afscherming van de snelweg en de landschappelijke karakteristiek en het agrarisch gebruik geen geweld aan te doen. Indien dit leidt tot een tekort aan compensatie zijn wij van mening dat dit elders, desnoods buiten het directe plangebied, moet worden gecompenseerd. Hiermee dient de kwaliteit van het gebied boven de kwantiteit van de compensatieopgave te worden gesteld.</p> <p>Wij vinden dat ook geleerd kan worden van ervaringen en resultaten bij reeds uitgevoerde projecten. Naar onze mening biedt knooppunt De Hogt (Ring Eindhoven, A2-A67) waardevolle aanknopingspunten over de wijze waarop infrastructuur en landschap met elkaar verenigd kunnen worden. Door diverse gebiedspaftijen uit de omgeving van De Bilt is op basis van deze ervaring het initiatief "Liniepark Rijnsweerd" opgezet. Wij benadrukken dan ook het belang om deze lessen te benutten en het initiatief verder te betrekken bij de uitwerking van het Landschapsplan en het Esthetisch Programma van Eisen.</p>	
8	<p>Ecologie.</p> <p>De wildtunnel Wildsche Hoek onder de A-28 ter hoogte van het landgoed Oostbroek is van groot belang voor de Ecologische Hoofdstructuur, ook wel Natuurnetwerk Nederland. De wildtunnel vormt samen met die onder de N412 een cruciale schakel in de aanwezige ecologische verbinding. Wij constateren dat het ecoduct aan de zuidzijde aanzienlijk wordt verbreed. Onvoldoende duidelijk is wat de effecten daarvan zijn op het functioneren van deze wildtunnel. Wij verzoeken u dan ook de ecologische effecten van de beoogde verbreding op het functioneren van dit ecoduct te onderzoeken, evenals ook mogelijke alternatieven voor de verbreding ter plaatse. Mocht de verbreding noodzakelijk blijken dan dient er ten tijde van uitvoering verstoring van de ecologische verbinding zoveel mogelijk te worden voorkomen. Ook zou moeten worden bezien hoe mogelijk negatieve effecten van de verbreding dan kunnen worden gemitigeerd, zij het dat daar in het 'Mitigatie- en Compensatieplan' al wel een aantal voorstellen over worden gedaan (zie ook Maatregel 2N4).</p> <p>Eveneens vragen wij aandacht voor de hinder van het bouwterrein nabij de ecologische verbindingroute onder de N 412. Niet alleen kan dit hinder opleveren voor de omwonenden, maar eveneens zorgen voor een aanzienlijke verstoring van de ecologie van het gebied. Wij zijn dan ook van mening dat de omvang van het werkterrein beperkt dient te blijven binnen het gebied tussen de snelweg en de nieuwe aansluiting richting Breda. Eveneens dient de ecologische impact vooraf geminimaliseerd te zijn door de aanleg van de benodigde compensatie ten behoeve van de verbinding.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken. Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen. Dat geldt ook voor het werkterrein in de oksel van de A28 en de N412 (Universiteitsweg). Hierdoor wordt de ecologische verbinding onder de N412 ontzien en blijft de verbinding gedurende de werkzaamheden in stand. Het resultaat van deze aanpassingen is op de tracébesluit-tekeningen verwerkt en beschreven in de Nota van Wijziging.</p> <p>In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein. Daarbij wordt ook gekeken hoe de ecologische verbinding van de Wildsche Hoek via de onderdoorgang N412 en verder parallel aan de A28 zo optimaal mogelijk kan blijven functioneren. Dit ook in relatie tot de beoogde inrichting in het kader van het nieuwe compensatieplan.</p> <p>De wegverbreding heeft als zodanig geen invloed op het functioneren van de Wildsche Hoek als faunaverbinding vanwege de grote omvang van de ecopassage. De verhouding tussen de vrije ruimte onder het viaduct en de lengte van de onderdoorgang blijft ruim voldoende.</p> <p>Onderstaand wordt nog in algemene zin toegelicht hoe wordt omgegaan met het aspect hinder van de werkzaamheden inclusief werkterreinen.</p>
9	<p>Verhouding hoogte geluidsschermer — afstand snelweg</p> <p>Zoals reeds eerder gesteld is een integrale afweging van groot belang bij het treffen van maatregelen voor de omgeving. Eén van de onderdelen waar wij deze integrale afweging missen betreffen woningen die nu al letterlijk in de schaduw van de snelweg staan. Bewoners worden geconfronteerd met een snelweg die nog dichterbij komt te liggen en geluidsschermen die verhoogd worden. Deze veranderingen hebben soms zeer ingrijpende gevolgen voor de leefomgeving van mensen. Verminderd uitzicht, beperking zonnuren, waardedaling woning, etc.</p> <p>Ten tijde van het (O)TB A27/A1 hebben wij reeds aandacht gevraagd voor enkele van deze situaties. Dit hebben wij eveneens gedaan ten tijde van de voorkeursvariant Ring Utrecht. Wij constateren dat deze situaties zich niet alleen in onze gemeente voordoen, maar ook daarbuiten. Wij vragen u dan ook een integraal afwegingskader te gaan opstellen dat als handvat kan dienen bij toekomstige projecten. Via de Bestuurlijke Stuurgroep streven wij ernaar om u hiervoor een aanzet te doen.</p>	<p>Met de regiopartijen wordt onderzocht in hoeverre aanvullende maatregelen nodig zijn voor woningen die zich op korte afstand van geluidsschermen bevinden. Dit betreft extra maatregelen, die niet wettelijk verplicht zijn. Eventuele afspraken hierover zullen opgenomen worden in de bestuursovereenkomst tussen rijk en regio.</p> <p>Burgers, bedrijven en organisaties kunnen door het optreden van de overheid tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden, anders gezegd: schade lijden. Dat kan ook het geval zijn, wanneer de overheid handelt binnen de aan haar toegekende taken en bevoegdheden. De overheid handelt dan rechtmatig, dus volledig volgens de regels, maar veroorzaakt toch schade. Voorbeelden van schade die mensen kunnen lijden door rechtmatig handelen van of namens de minister van Infrastructuur en Milieu zijn tijdelijke afsluitingen van de weg waaraan een bedrijf ligt, afname van het woongenot of waardedaling van een woning als gevolg van de aanleg van infrastructuur. Op grond van artikel 22 van de Tracéwet kunnen burgers, bedrijven en organisaties na het onherroepelijk worden van het tracébesluit een claim indienen bij het schadeloket van</p>

		Rijkswaterstaat. Hier vindt de beoordeling op basis van de geldende regels plaats of het nadeel van rechtmatig overheidshandelen wordt vergoed. Uitgangspunt is dat het nadeel in principe voor rekening van de betreffende burger, bedrijf of organisatie blijft vanwege het normaal maatschappelijk risico. Het kan zijn dat de schade zo bijzonder of zo groot is, dat van die regel moet worden afgeweken. In dat geval kunnen burgers, bedrijven of organisaties voor meestal gedeeltelijke compensatie van het nadeel in aanmerking komen. Meer informatie over het indienen van een verzoek tot nadeelcompensatie is te vinden op de website van Rijkswaterstaat: www.rijkswaterstaat.nl > onder de zoekterm 'nadeelcompensatie'.
10	<p>Optimale geluidwerende voorzieningen zijn essentieel</p> <p>In het Ontwerp Tracébesluit en MER is op basis van uitgevoerde akoestische onderzoeken een aantal geluidwerende maatregelen voorgesteld, in aanvulling op de toepassing van dubbellaags ZOAB. Wij zijn van mening dat optimale geluidwerende voorzieningen essentieel zijn voor de leefomgeving voor onze inwoners. Wij vinden het dan ook logisch dat er op een groot aantal plekken langs het tracé geluidwerende voorzieningen worden getroffen in de vorm van geluidschermen. Hierbij merken wij wel het volgende op:</p> <p>WLO scenario's</p> <p>In december 2015 heeft het Centraal Planbureau nieuwe WLO groeiscenario's uitgegeven, die verwerkt zijn in de nieuwste verkeersmodellen (NRM 2016). De hoeveelheid verkeer is input voor de leefbaarheidsmaatregelen, waaronder de geluidswerende voorzieningen. Naar onze mening dient de omgeving maximaal beschermd te worden. Wij gaan er dan ook vanuit dat de verkeersgegevens uit het OTB als uitgangspunt worden gebruikt voor de leefbaarheidsmaatregelen in het TB.</p>	In het tracébesluit zullen dezelfde verkeersgegevens worden gehanteerd als in het ontwerp-tracébesluit. Aangezien de omvang van de geluidbeperkende maatregelen onder andere gebaseerd is op deze verkeersgegevens, zal de omvang van het maatregelenpakket in het tracébesluit niet minder zijn dan in het ontwerp-tracébesluit.
12	<p>In het geluidsrapport zijn voor twee locaties aanbevelingen gedaan om te komen tot effectievere geluidswerende maatregelen. Hiermee dient cumulatie van diverse geluidsbronnen te worden beperkt. Deze locaties betreffen de kern Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan. Met name voor deze laatste achten wij het op een andere wijze inzetten van geluidsmaatregelen effectiever.</p> <p>Zoals bij u bekend, is ten tijde van het TE A27/A1 bezwaar gemaakt tegen de reflectie van de achterzijde van het geluidsscherm door het spoor. Met name de hoogste twee meter dragen in grote mate bij aan deze reflectie, welke nu nog verder zou worden versterkt door het plaatsen van een aanvullende meter. Reflectieonderzoek, zoals door de Raad van State voorgeschreven bij het TE A27/A1, ontbreekt op dit moment. Hierdoor kunnen deze maatregelen op dit moment nog niet worden gewogen op hun effectiviteit.</p> <p>Tegelijkertijd krijgen wij signalen over het spoorweglawaai, dat met name 's nachts voor overlast zorgt. Dit stuk spoor staat opgenomen in het Meerjaren Programma Geluidssanering voor mogelijke maatregelen langs het spoor. Wij zijn dan ook van mening dat de omgevingskwaliteit en leefbaarheid toenemen door het integreren van de diverse geluidsopgaven. Wij verzoeken u dan ook om in breed verband met ons, de Provincie en uw Staatssecretaris, als verantwoordelijke voor ProRail en Milieu, te werken aan de uitvoering van de gedane voorstellen.</p>	<p>Er is nader onderzoek verricht naar de mogelijkheden om de maatregelen uit het ontwerp-tracébesluit anders in te zetten bij Nieuwe Wetering en de Koningin Wilhelminaweg, om op die manier de cumulatieve geluidbelasting te verlagen. Naar aanleiding van dit onderzoek zijn geen wijzigingen tussen ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit in de plaatsing van de schermen opgenomen.</p> <p>Voor de locatie bij de Koningin Wilhelminaweg is gekeken of het effectiever was om een scherm langs de spoorlijn neer te zetten; op deze locatie is ProRail echter bezig met een onderzoek naar afscherming van diezelfde spoorlijn in het kader van de sanering. Dit saneringsonderzoek is niet gereed voor het tracébesluit van de Ring gepubliceerd wordt.</p> <p>Voor de locatie Nieuwe Wetering is gebleken dat een verplaatsing van (een deel van) het wettelijke scherm niet leidt tot een verbetering van de geluidssituatie voor alle woningen daar. Een aanvullend scherm langs de N234 wordt beschouwd in het kader van het bovenwettelijk maatregelenpakket. De bovenwettelijke maatregelen maken geen deel uit van het tracébesluit. Er wordt voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen.</p> <p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg.</p>
13	In bijlage 2 van het OTS zijn de diverse geluidsmaatregelen opgenomen. Hierbij wordt gesproken over het plaatsen van de geluidsschermen onder een hoek van 20 graden en deze absorberend uit te voeren. Wij zijn van mening dat deze tekst onduidelijkheid creëert over de te nemen maatregelen. Immers kan bij een reflecterend scherm dat is geplaatst onder een hoek van 20 graden eveneens worden gesproken van een absorberende uitvoering. In het TB dient u afgezien van de hellingshoek, kenbaar te maken welke delen van de schermen in absorberend of reflecterend materiaal worden uitgevoerd. Alleen hiermee ontstaat duidelijkheid over de te nemen maatregelen. Eveneens verzoeken wij u speciale aandacht te schenken aan vormgeving van het scherm Groenekan-West. Door de projectknip A27/A1 en Ring Utrecht mag hier geen afwijkend beeld ontstaan in de vormgeving. Het Esthetisch Programma van Eisen dient hierin te voorzien.	<p>Het project Ring Utrecht overlapt op het wegvak tussen Utrecht-Noord en Bilthoven met het tracébesluit A27/A1. De geluidschermen langs dit wegvak worden daarom uitgevoerd conform het landschapsplan zoals dat bij het tracébesluit A27/A1 is opgesteld.</p> <p>Dit betekent concreet voor de vormgeving van de schermen in dit deel van het project: de schermen worden vanaf de weg gezien 20 graden hellend achterover geplaatst. Uit akoestisch onderzoek is gebleken dat deze helling in dat project noodzakelijk is om significante reflectie van geluid naar de overzijde te vermijden. Er is dan geen noodzaak om de schermen aan de wegzijde uit te voeren met een geluidabsorberend materiaal; aan de bewonerszijde worden de schermen ten oosten van de A27, in Groenekan, niet uitgevoerd met een geluidabsorberend materiaal; de scherm delen tot en met een hoogte van 3 meter ten opzichte van de weg worden niet transparant uitgevoerd, hogere scherm delen worden transparant uitgevoerd;</p>

		<p>ten westen van de A27 in Groenekan worden aan de bewonerszijde de niet transparante scherm delen uitgevoerd met een geluidabsorberend materiaal, om reflecties van geluid van de spoorlijn Utrecht-Hilversum, die tussen de woningen en het scherm parallel aan de A27 loopt, zoveel mogelijk te beperken.</p> <p>Omdat de in het project Ring Utrecht voorgestelde verhogingen van de schermen uit het tracébesluit A27/A1 tot schermen van meer dan drie meter hoog leiden, worden deze verhogingen dus uitgevoerd als transparante scherm delen.</p> <p>De vormgeving van de geluidschermen wordt nader uitgewerkt in het Esthetisch Programma van Eisen (EPVE), waar speciale aandacht zal worden geschonken aan een groene uitvoering van de schermen.</p> <p>In het ontwerp-tracébesluit is de vormgeving van de nieuw te plaatsen geluidschermen bij Groenekan onvoldoende expliciet beschreven. In de Nota van Wijziging bij het tracébesluit zal de uitvoering van de geluidschermen expliciet worden beschreven.</p>	
	15	<p>Een duurzame verbreding is in ieders belang</p> <p>Naar onze mening dient elk project duurzaam te worden ingepast. Deze duurzame inpassing kent naar onze mening een brede interpretatie die wij hieronder per thema toelichten.</p> <p>Snelheid</p> <p>Op diverse snelwegen in het land is in de afgelopen jaren de snelheid verhoogd tot 130 km/h. Deze ontwikkeling vinden wij ten aanzien van de A27 absoluut onwenselijk en niet passend binnen de omgeving. Wij gaan er dan ook van uit dat u, in tegenstelling tot de A1, niet het snelheidsregime aanpast na het onherroepelijk worden van het TB.</p>	<p>In het tracébesluit wordt op pagina 122 de snelheid op de diverse trajecten weergegeven. Het is mogelijk dat na vaststelling van het tracébesluit, op basis van ontwikkelingen, nieuwe beleidsmatige keuzen gemaakt moeten worden. Als dat het geval is, zal daar een daartoe geëigend besluitvormingsproces starten. Dit geldt niet alleen voor snelheidsregimes, maar voor alle nieuwe ontwikkelingen.</p>
	16	<p>Tegelijkertijd heeft u ons als regio € 15 miljoen bovenwettelijke middelen toegezegd. Als regio hebben wij te kennen gegeven dit bedrag eerst te willen inzetten voor geluidwerende voorzieningen. Alleen als er budget over blijft, na het samenstellen van een definitief pakket van geluidmaatregelen, kan dit worden benut ten behoeve van fietsvoorzieningen. Over het proces hiernaar toe zijn wij zeer tevreden. Wij verzoeken u om de geluidproductieplafonds te verlagen overeenkomstig de daartoe te treffen bovenwettelijke maatregelen.</p>	<p>Na het onherroepelijk worden van het tracébesluit zal een ambshalve wijziging plaatsvinden waardoor de GPP's worden verlaagd zodat de positieve effecten van het bovenwettelijk maatregelenpakket voor de regio is geborgd. Uw opmerking over het proces en uw inbreng als gemeente wordt zeer gewaardeerd. Uw gemeente is nauw betrokken bij de samenstelling van het bovenwettelijke maatregelenpakket.</p>
ZWE-00813	8	<p>Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.</p>	<p>De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.</p>
	10	<p>De werkzaamheden naast de bak bij Nieuw-Amelisweerd leiden naar te vreezen valt tot veranderingen in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren.</p>	<p>Als onderdeel van het hydrologisch onderzoek is een risicoanalyse uitgevoerd naar de risico's en gevolgen van werkzaamheden aan de folie (zie paragraaf 5.6 hydrologisch onderzoek). Hieruit blijkt dat alleen bij significante aantasting van de folie (volledige verwijdering folie over meerdere m²) er een merkbare invloed valt te verwachten op het grondwatersysteem buiten de folie. Daar waar het diepe grondwatersysteem (watervoerend pakket) aan de bovenzijde begrensd wordt door een deklaag met een oppervlaktewatersysteem worden de effecten op het ondiepe grondwater nog gedempt.</p> <p>De Commissie voor de milieu-effectrapportage heeft in haar advies aangegeven dat zij adviseren om in de uitvoeringsfase de effecten op grondwater goed te monitoren en waar nodig apparatuur achter de hand te houden om terug te bemalen. Dit advies is overgenomen.</p>

			<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
	17	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>
ZWE-00814	7	Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>
	9	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.</p>
ZWE-00815	3	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerptractébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af.	<p>Er is geen sprake van uitstel van de geluidssanering; de geluidssanering voor de A12 is onderdeel van het project ring Utrecht en staat als zodanig in de planning.</p> <p>De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt en kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden.</p> <p>De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p>

			De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.
4	De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.		De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.
9	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.		Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
11	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel Kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.		Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De Kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de Kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de Kievit geen compensatieplicht.
ZWE-00816	3	Het geluidsscherm langs het volkstuintencomplex ATV Stadion is gepland als 2 m hoog. Dat is te laag om depositie van roet te voorkomen. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Als de verbreding niet doorgaat, en ook als de verbreding wel doorgaat, is het nodig het scherm te verhogen tot 4 meter.	Op dit moment is geen scherm tussen de A27 en het volkstuintencomplex aanwezig. In de toekomstige situatie is er een scherm, en bovendien zijn de emissies dan lager dan nu, vanwege het schoner worden van het autoverkeer. Dat geldt voor de situatie zonder en met project. De verontreiniging van groenten, fruit, of tuinen zal in de toekomstige situatie dus niet ernstiger zijn dan momenteel. Waar het momenteel niet mogelijk is om pesto te maken uit zevenblad zal dat in 2030 waarschijnlijk ook nog zo zijn.
	11	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.
ZWE-00817	2	Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het

		U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
5	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.		Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
11	De werkzaamheden naast de bak bij Nieuw-Amelisweerd leiden naar te vreezen valt tot veranderingen in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren.		Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
ZWE-00818	3	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.	Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermde Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit. Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl .

ZWE-00819	2	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.
	8	Volgens het deelrapport lucht bevat het rekenmodel zoveel mogelijk emissies van praktijktesten. Een medewerker van RWS vertelde ons op de informatieavond van 17 mei dat er nog veel factoren van TNO-rollenbanktesten werden gebruikt in het luchtmodel, onder andere in de basisonderzoekgegevens van de Emissieregistratie. Zijn dit volgens de Minister ook praktijktesten?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.
	16	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.
ZWE-00820	1	De geluidsschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te geven. De geluidsschermen moeten overal minstens 4 m hoogte hebben om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door de herrie flink te verlagen. Verder moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 1.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.
	10	Naar mijn oordeel zijn er belangrijke belangen over het hoofd gezien op het gebied van luchtkwaliteit, wat grote consequenties heeft voor de volksgezondheid. De Europese normen worden al op enkele plaatsen in Nederland overschreden en dreigen op een groot aantal plaatsen overschreden te worden. Bovendien zijn deze Europese normen dan wel voldoende aan de wettelijke eisen te voldoen, maar heeft dit nog steeds grote gevolgen voor de gezondheid: ze zijn bijvoorbeeld dubbel zo hoog als de normen die de WHO adviseert m.b.t. fijnstof. Nu kunt u natuurlijk zeggen dat als de Europese normen niet overschreden worden (wat al dreigt te gebeuren) er volgens de wet wordt gehandeld en alles in orde is, maar daarmee wordt eraan voorbij gegaan dat legaal en goed/ethisch niet altijd hetzelfde zijn. Ik wil u vragen te denken aan alle kinderen die astma zullen krijgen, aan degenen die met longkanker en COPD te maken zullen krijgen. Als u daar niet gevoelig voor bent, denk dan aan de kosten die deze ziekten met zich meebrengen en hoeveel het bespaart als al deze gezondheidsproblemen geen dure behandelingen vereisen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.

ZWE-00821	3	<p>Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>
	10	<p>De landschapswal is nu een belangrijk geluidslek Amelisweerd in. Herstel is onvoldoende. De landschapswal plus de aansluitende schermen moeten overal minimaal 4 m boven wegdek hoog zijn. Wellicht dat de geluidbelasting in Amelisweerd bij wind uit NW-richtingen dan niet toeneemt ondanks de verkeerstoename en ter hoogte van het ergste lek iets afneemt (bij de overgang van wal naar scherm langs de bak).</p>	<p>De landschapswal bij Amelisweerd zoals die in het ontwerp-tracébesluit is opgenomen is in het tracébesluit vervangen door een landschapsscherm, zie ook de Nota van Wijzigingen. De geluidbeperkende werking van dit scherm is nu ook doorgerekend; daaruit blijkt dat de toekomstige geluidbelasting in Amelisweerd iets lager is dan de geluidbelasting die nu is toegestaan op basis van het geldende geluidproductieplafond. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 Geluid (2.5.8 geluid - Amelisweerd) een kaart opgenomen met daarop de ligging van de geluidcontouren. Hierin is deze verbetering te zien.</p>
	16	<p>Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.</p>	<p>Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermde Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit. Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl.</p>
ZWE-00822	8	<p>Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
ZWE-00823	5	<p>Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>

	7	De aanpassingen aan het knooppunt Rijnsweerd zijn drastisch. Naast de verbreding is er ook sprake van een wegdeel op een hoogte van 12 meter met aan de zijde van woonwijk Rijnsweerd een geluidsscherm van slechts 2 meter ten opzichte van het wegdek dat ook nog wordt onderbroken. Hoe hoger de geluidsbron des te verder de draagwijdte van het geluid	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 1.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.
ZWE-00825	1	Volgens het deelrapport lucht bevat het rekenmodel zoveel mogelijk emissies van praktijktesten. Een medewerker van RWS vertelde ons op de informatieavond van 17 mei dat er nog veel factoren van TNO-rollenbanktesten werden gebruikt in het luchtmodel, onder andere in de basisonderzoekgegevens van de Emissieregistratie. Zijn dit volgens de Minister ook praktijktesten?	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.
	5	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.
ZWE-00826	4	Dit moet bereikt worden door niet alleen schoner/zuiniger voertuigen maar ook door vermindering automobilititeit en investeren in duurzame mobiliteit zoals OV en (regionaal) fietsverkeer. Uiteraard zou snelheidsverlaging naar 80 km/u zeker ook bijdragen aan minder CO2-uitstoot (en minder schadelijke emissies luchtkwaliteit). Ook is bij de berekeningen uitgegaan van forse groei van automobilititeit, terwijl hierover (ook in nieuwe WLO scenario's) behoorlijk grote onzekerheden over zijn. Bijvoorbeeld over het effect van lager autobezit (groei autodelen) en het effect van zelfrijdende auto's en vrachtwagens waardoor de wegen sowieso beter benut kunnen worden (platooning, rijden in 'treintjes').	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen). U stelt een verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen voor door de verhoging naar 130 km/u terug te draaien en een limiet van 80 of 90 km/u op ringwegen in te stellen. Dit voorstel is niet in lijn met het kabinetsbeleid. Daarin is bepalend of de EU-grenswaarden worden gehaald. Daarnaast is het effect op de concentraties vervuilende stoffen van een snelheidsverlaging direct langs de weg beperkt. Naarmate de afstand tot de snelweg toeneemt, is dit effect bijna te verwaarlozen. Een verlaging van de snelheid zal dan ook maar een zeer beperkt effect hebben op het verbeteren van de gezondheid van bewoners in de grote steden. Een groter effect op de gezondheid van inwoners van de grote steden heeft het aanpakken van de gemeentelijke knelpunten, die vooral verder binnenstedelijk liggen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80km/uur zijn niet nodig.
			Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).
			Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (2.2.1 verkeersprognoses en 2.2.2 gebruik toekomstscenario's).
	9	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.

10	<p>Qua luchtkwaliteit wordt teveel gefocused op huidige NSL, terwijl dit project zich richt op jaren na 2020 waarin ervan uit mag worden gegaan dat luchtkwaliteitsnormen verder worden aangescherpt in de richting van WHO. Opvullen 'tot aan de norm' is onwenselijk en onverstandig.</p>	<p>Onderdeel van het NSL is de jaarlijkse monitoring. Als onderdeel van de monitoring worden jaarlijks met de monitoringstool berekeningen uitgevoerd van de concentraties in het achterliggende kalenderjaar en van de prognosejaren van het NSL (2015, 2020 en 2030). Metingen zeggen alleen iets over de huidige situatie en niet over een toekomstig effect. Indien uit de monitoring blijkt dat de geplande of getroffen maatregelen niet voldoende effectief zijn, zullen er binnen het NSL extra maatregelen worden genomen om de (dreigende) normoverschrijdingen weg te nemen. In de NSL monitoring worden de concentraties fijn stof en stikstofdioxide in kaart gebracht op basis van modelberekeningen en metingen. De luchtkwaliteit in Nederland wordt continu gemeten met het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML) door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Voor een overzicht van de meetpunten zie www.rivm.nl/lml. Modelberekeningen zorgen voor een geografisch meer gedetailleerd en beter dekkend totaalbeeld van de luchtkwaliteit dan mogelijk is op basis van alleen metingen op een beperkt aantal meetlocaties. De metingen vormen een essentiële basis voor de ijking van modelberekeningen. Het RIVM stelt jaarlijks een rapportage op met de resultaten van de monitoring. Deze rapportages zijn in november/december openbaar. De rapportages van de jaarlijkse monitoring zijn te vinden op www.nsl-monitoring.nl.</p>
11	<p>Adaptatie: door klimaatverandering is vaker sprake van extreem weer en wordt de waterhuishouding bij hevige buien extra ingewikkeld. Nu gaan rommelen aan de bak zonder dat er zicht is op goede veilige oplossing van grondwater en wateropvang is gevaarlijk voor weggebruikers en zorgt bij extreme buien (die gaan toenemen) ook voor verminderde doorstroming of in het slechtste geval complete stremming in geval van de weg die regelmatig blank staat.</p>	<p>Als onderdeel van het hydrologisch onderzoek is een risicoanalyse uitgevoerd naar de risico's en gevolgen van werkzaamheden aan de folie (zie paragraaf 5.6 hydrologisch onderzoek). Hieruit blijkt dat alleen bij significante aantasting van de folie (volledige verwijdering folie over meerdere m²) er een merkbare invloed valt te verwachten op het grondwatersysteem buiten de folie. Daar waar het diepe grondwatersysteem (watervoerend pakket) aan de bovenzijde begrensd wordt door een deklaag met een oppervlaktewatersysteem worden de effecten op het ondiepe grondwater nog gedompt.</p> <p>De Commissie voor de milieu-effectrapportage heeft in haar advies aangegeven dat zij adviseren om in de uitvoeringsfase de effecten op grondwater goed te monitoren en waar nodig apparatuur achter de hand te houden om terug te bemalen. Dit advies is overgenomen.</p> <p>De huidige pompinstallatie voor de bak heeft dusdanig veel overcapaciteit dat dit ook in de nieuwe situatie ruimschoots voldoende is om ook bij de meest intensieve buien te voorkomen dat deze blank komt te staan. Daarnaast is voor werkzaamheden aan de folie rekening gehouden met de risico's die dat met zich meebrengt.</p>
13	<p>Beter zou de A27 niet verbreed worden en de snelheid verlaagd tot 80km/u, dit draagt bij aan meer veiligheid en minder schadelijke emissies zoals fijn stof (specifiek roet) en NOx; ook zou dan minder geluidsoverlast zijn danwel zijn minder hoge schermen nodig. De verbreding zorgt voor extra gezondheidsschade bovenop de huidige gezondheidsschade door A27 (en ook A12, A28) van bewoners in Utrecht, Bunnik, De Bilt maar ook voor duizenden fietsforensen en recreanten die de A27 dagelijks oversteken via viaducten om de stad in of uit te komen zoals ondergetekende.</p>	<p>De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p> <p>Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgevallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>
ZWE-00827	<p>1 Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.</p>	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermd flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is,</p>

		zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de Kievit geen compensatieplicht.
3	Na de afsluiting van de fietstunnel onder het oude station Lunetten in 2014 is ter plaatse een tunneltje onder het spoor aangelegd als ecologische verbinding met de spoorwegdriehoek en Amelisweerd. De geplande aantasting van de noordkant van Park de Koppel (achter de kantoorgebouwen) zal deze verbinding in gevaar brengen. Dit staat niet vermeld in de MER.	Achter de kantoorgebouwen aan het Zwarte Woud blijft een wal met bomen gehandhaafd. Het beplante gebied wordt doorgezet tot aan de Nieuwe Houtense weg. Daarmee blijft de ecologische verbinding tussen park De Koppel en de oude fietstunnel onder het spoor voldoende in stand.
6	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.
9	De geluidsschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd een redelijke geluidafscherming te bereiken. De geluidsschermen moeten overal tenminste 4 m hoog zijn om ook op enige honderden meters afstand van de weg de herrie flink te verlagen. Bovendien moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door ze te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. U moet gezondheidsschade door geluidsoverlast zoveel mogelijk voorkomen. Het volstaat hoegenaamd niet om aan de toch al slappe regeltjes te voldoen. Meer ambitie is nodig.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van de Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgestelde maatregelen.
10	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af.	Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidssanering voor de A12 is onderdeel van het project ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidsschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidsschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal. In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.
11	Ik maak ernstig bezwaar tegen het kappen van vele bomen in het recreatiepark De Voorveldse Polder. Door een soort domino-effect als gevolg van een extra rijstrook, die weer leidt tot het opschuiven van de afrit en de noodzaak van waterberging ter compensatie is de aanslag bijzonder groot. Nut en noodzaak hiervan is niet aangetoond.	De extra rijstrook op de westelijke hoofdrijbaan van de A27 heeft slechts over een relatief beperkte lengte invloed op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder, namelijk alleen ter plaatse van het puntstuk (aansluiting toerit op parallelrijbaan). Daarnaast wordt langs de toerit een vluchtstrook aangelegd die noodzakelijk is vanuit oogpunt van verkeersveiligheid. Deze vluchtstrook heeft impact op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder. Dit effect is niet te vermijden binnen de

			doelstellingen van het project. Mede naar aanleiding van deze zienswijze is het ruimtebeslag in het recreatiepark aangepast door het verleggen van de geplande waterberging. Hierdoor kunnen meer bomen gehandhaafd blijven. In de Nota van Wijzigingen is dit toegelicht.
	14	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
ZWE-00828	1	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.
	2	De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.
	14	Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.	Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27. Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een

			<p>transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidsscherm op de reflectie van het spoor geluid.</p>
	18	<p>Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stressfactor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.</p>	<p>In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt.</p> <p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
ZWE-00829	3	<p>Normoverschrijdingen zijn volgens de MER niet te verwachten. Wel nemen de totale emissies volgens de effectanalyse (paragraaf 8.3) in totaal met tegen 4% toe (OTB tov autonoom). Uit tabel 8.4 blijkt echter dat voor elk deelgebied de percentages veel hoger liggen. Hoe kan dan de stijging in het totale plangebied op minder dan 4% uitkomen? Hoeveel bedragen de toenames van het OTB ten opzichte van de huidige situatie? Waarschijnlijk worden de modellen net zo lang bewerkt totdat de juiste uitkomsten eruit komen, en, als de snelweg er dan ligt en de uitstoot blijkt in de praktijk veel hoger te liggen, is het leed al geleden.</p>	<p>De aangehaalde tabel 8.4 geeft aan dat de emissies per deelgebied stijgen met 4 tot 8%. Het juridisch voorgeschreven studiegebied voor luchtkwaliteit, vanaf de voorafgaande tot en met de eerstvolgende aansluiting op de wegaanpassing, is echter groter dan het totaal van de vier deelgebieden (het plangebied). In het studiegebied buiten het plangebied is de toename van de emissie veel geringer, waardoor de toename in het gehele studiegebied kleiner is dan 4%. In hoofdstuk 8 van het milieueffectrapport worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030, na realisatie van het project, sprake van een afname. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Na realisatie van het project (2026) zal door de jaarlijkse monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) getoetst worden aan de dan geldende normen. Indien de dan geldende normen worden overschreden zullen extra maatregelen worden genomen.</p>
ZWE-00830	3	<p>Het geluidsscherm langs het volkstuinencomplex ATV Stadion is gepland als 2 m hoog. Dat is te laag om depositie van roet te voorkomen. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Als de verbreding niet doorgaat, en ook als de verbreding wel doorgaat, is het nodig het scherm te verhogen tot 4 meter.</p>	<p>Op dit moment is geen scherm tussen de A27 en het volkstuinencomplex aanwezig. In de toekomstige situatie is er een scherm, en bovendien zijn de emissies dan lager dan nu, vanwege het schoner worden van het autoverkeer. Dat geldt voor de situatie zonder en met project. De verontreiniging van groenten, fruit, of tuinen zal in de toekomstige situatie dus niet ernstiger zijn dan momenteel. Waar het momenteel niet mogelijk is om pesto te maken uit zevenblad zal dat in 2030 waarschijnlijk ook nog zo zijn.</p>
ZWE-00831	2	<p>Gezondheidsbelangen van de bewoners van Lunetten worden volstrekt onvoldoende meegewogen. Het betreft hier: Fysieke gezondheid ivm luchtvervuiling/fijnstof. Mentale gezondheid door de permanent aanhoudende geluidsoverlast</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Het project is opgenomen in het landelijk luchtprogramma Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Binnen het NSL worden maatregelen getroffen om aan de normen van fijn stof te voldoen. Het huidige maatregelenpakket van het actieplan luchtkwaliteit, opgesteld samen met gemeenten, bestaat onder andere uit Europees bronbeleid voor voer- en vaartuigen, nationale stimuleringsmaatregelen schoon vervoer en ontmoedigen vervuילend vervoer, diverse lokale initiatieven en maatregelen van decentrale overheden. Met de uitvoering van bovengenoemd maatregelenpakket wordt de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid in heel Nederland de komende jaren nog verder verbeterd. Nu bijna overal in Nederland de Europese normen worden gehaald wordt het landelijk beleid meer gericht op maximale gezondheidswinst in plaats van lokale knelpunten. De Europese bronmaatregelen zijn momenteel het meest kosteneffectief om de</p>

		<p>luchtkwaliteit te verbeteren. Om het wagenpark de komende jaren schoner te krijgen worden minder milieubelastende brandstoffen zoals waterstof en de verdere ontwikkeling van elektrische voertuigen gestimuleerd. De Gezondheidsraad is gevraagd te adviseren over hoe gezondheid meer centraal te stellen in het luchtkwaliteitsbeleid. Dit advies wordt in 2017 verwacht. Zoals in bijlage 9e van het deelrapport Geluid - Specifiek is aangegeven zal de geluidbelasting bij uw woning met de geluidbeperkende maatregelen uit het project Ring Utrecht 48 dB gaan bedragen. Dit is 7 dB lager dan de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. Dit is een merkbare verbetering van uw geluidssituatie.</p>	
	3	<p>Bewoners van Lunetten lijden altijd al onder de zeer slechte luchtkwaliteit en de 24 uur per dag aanhoudende geluidsoverlast van de snelwegen A27 en A12. De huidige situatie is al volstrekt ontoelaatbaar.</p> <p>Elke verbreding is onbespreekbaar. Als u de huidige situatie wilt verbeteren door de huidige banen dieper aan te leggen en de geluidswal heel veel hoger en dikker te maken, dan juichen we dat wel toe, maar verbreding of het mogelijk maken van meer verkeer heeft voor de bewoners van Lunetten enkel negatieve gevolgen voor de gezondheid.</p>	<p>In de paragraaf 2.5 Geluid van de Nota van Antwoord wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op de wijk Lunetten.</p> <p>(voor de beantwoording op het punt van luchtkwaliteit, zie bovenstaande)</p>
ZWE-00832	1	<p>En het kan u niet ontgaan zijn: Sjoemeldiesels vervuilen veel meer dan tot nu toe gedacht. Moderne dieselauto's en vrachtauto's stoten meer stikstofoxiden uit dan de normen toestaan. Het wegverkeer is dus nog veel schadelijker voor de natuur en de mens door stikstofdepositie dan we al wisten. Reden temeer om het verkeersvolume extra terug te dringen in plaats van nog meer te faciliteren. Geen verbreding van de Ring dus. Eerst moet u de naam Natura 2000 waar maken.</p>	<p>De recent in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.</p>
	7	<p>De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren er tegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af</p>	<p>Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidssanering voor de A12 is onderdeel van het project ring Utrecht en staat als zodanig in de planning.</p> <p>De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden.</p> <p>De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.</p>
	9	<p>De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen ipv. toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting daar. Een redelijke milieukwaliteit moet in deze veelgebruikte recreatieve zones gewaarborgd zijn, hoewel daar nu net onvoldoende woningen staan die dit wettelijk afdwingen. Het nemen van dit soort geluidmaatregelen mag niet afhankelijk zijn van al of niet voldoende geld in een potje omdat ze bovenwettelijk zijn; dit hoort gewoon deel uit te maken van het project. Anders riekt dit maar</p>	<p>De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen.</p> <p>In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen. Dit kan worden bereikt door het scherm met absorberend materiaal te bekleden of het scherm vanuit de weg gezien achterover te laten hellen.</p>

		minachting voor het belang van een goede leefomgeving in wandel-, fiets-, vaar- en recreatief gebied in een stedelijke omgeving waar de goede leefruimte toch al zo schaars is.	
ZWE-00834	2	de maximumsnelheid op de parallelbanen blijft 80km, ondanks dat dit voor 2005 100km was en het beleid van de minister erop gericht is om de 80km zones zo veel mogelijk af te schaffen. De doorstroming is nu al soms problematisch vanwege de turbulentie. Dit versterkt door de trajectcontrole, de korte tussenruimtes door de lage snelheid en de beperkte inhaal mogelijkheden (zonder boete) maken een hogere snelheid hier wenselijk bij 3 rijstroken.	Uit onderzoek is gebleken dat de effecten op de doorstroming van het verkeer tussen 80 km/h en 100 km/h op de parallelrijbanen marginaal zijn (zie Deelrapport Verkeer, paragraaf 4.2.3). Het tracébesluit handhaaft de 80 km/uur op de parallelbaan. Daarmee voldoet de parallelbaan aan zowel de streefwaarde voor doorstroming als de omgevingseisen.
ZWE-00835	1	Participant heeft geen reden om aan te nemen dat er onjuistheden in het ontwerp tracébesluit of in de andere documenten staan. Over het hoofd gezien belang: Participant is tevreden als er voldoende maatregelen worden genomen tegen de toename van fijnstof en licht. Participant ziet graag dat het extra geplande geluidsscherm er komt. Dit scherm is gepland aan de Voordorpsedijk, tussen de afslagen 30 en 31 aan de oostkant. Er is nu gepland dat de geluidsschermen op dat gedeelte verlengd en verhoogd worden. Dit is een bovenwettelijke maatregel. Participant is bezorgd dat dit misschien toch niet doorgaat omdat er geen budget voor zou zijn. Participant wil na realisatie dat er een meting gedaan wordt om te zien of het geluid daadwerkelijk onder de 61 decibel blijft. Als blijkt dat het geluid toch meer is dan 61 decibel, dan ziet participant graag dat er extra maatregelen worden getroffen zoals het aanbrengen van geluidswering aan de huizen.	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt nader ingegaan op de vraag waarom geluidbelastingen worden berekend en niet worden gemeten.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>In hoofdstuk 8 van de milieu-effectrapportage worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Extra maatregelen zijn niet nodig.</p> <p>Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een afname na realisatie vanwege de afname van de achtergrondconcentraties door Europese maatregelen. De Europese maatregelen zoals de voortdurende aanscherping van de Europese emissie-eisen voor nieuwe personenauto's, bestelauto's en vrachtwagens (euronormen) dragen bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. Voor deze locatie is een bovenwettelijke geluidmaatregel voorzien. In het bovenwettelijk maatregelenpakket zijn aanvullende maatregelen opgenomen om de geluidbelasting te verlagen, maar het maakt geen onderdeel uit van het tracébesluit. Er is voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen. Op de website van de provincie kunt u het totale bovenwettelijk maatregelenpakket inzien, zie http://www.provincie-utrecht.nl/bwmringutrecht.</p> <p>De genoemde geluidbelasting van 61 dB is de geluidbelasting met het project Ring Utrecht die op basis van de verkeersprognose in 2036 is bepaald. Deze waarde kan nu alleen door middel van berekeningen worden bepaald.</p> <p>Aangezien bij uw woning met de geluidbeperkende maatregelen niet kan worden voldaan aan de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan, zal na het onherroepelijk worden van het tracébesluit een onderzoek worden uitgevoerd naar de geluidbelasting in uw woning. Als niet aan de wettelijke normen kan worden voldaan, worden maatregelen aan uw woning overwogen om de isolatie te verbeteren.</p>
ZWE-00836	1	Participant geeft aan dat er een stuk geluidsscherm ontbreekt tussen de Utrechtseweg en de Voordorpsedijk aan de oostzijde van de A27 terwijl aan de westzijde wel een scherm staat (en wordt verhoogd). Het probleem is dat door het verbreden van de A27 meer verkeer te verwachten is en dus ook meer geluid. Dan ontstaat het een probleem dat het scherm aan de westkant als een klankkast gaat werken richting gemeente de Bilt ofwel het scherm weerkaatst het geluid richting de Bilt. Participant vraagt of er alsnog een scherm kan worden geplaatst aan de Oostzijde om dit effect te verminderen.	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de procedures van de Wet milieubeheer ten aanzien van geluidhinder en de afweging van doelmatige geluidmaatregelen.</p> <p>De nieuw te plaatsen geluidschermen in het project Ring Utrecht zullen in het deel ten zuiden van de aansluiting Utrecht-Noord 10 graden achteroverhellend worden geplaatst, gezien vanaf de wegzijde. Een dergelijke plaatsing zorgt ervoor dat het gereflecteerde geluid de woningen aan de overzijde niet of nauwelijks bereikt. Daarnaast zullen de niet-doorzichtige panelen in deze schermen worden uitgevoerd in een geluidsabsorberend materiaal, waardoor de reflecties nog minder zullen zijn.</p> <p>Op de delen waar de schermen transparant worden uitgevoerd, aan weerszijden van de A12 vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, kan geen absorberend materiaal worden toegepast. Uit aanvullend onderzoek, zie bijlage 6 van het Deelrapport Specifiek, is gebleken dat het transparant, reflecterend uitvoeren van deze schermen niet leidt tot toenames van de geluidbelasting aan de overzijde.</p> <p>Bij de toetsing van de toekomstige situatie met het project Ring Utrecht is uitgegaan van geluidschermen die 80% van het geluid absorberen en dus 20% van het geluid reflecteren. De in het tracébesluit berekende geluidbelastingen zijn inclusief deze reflectiebijdrage vergeleken met de toetswaarden en op basis van die toetsing zijn de doelmatige geluidbeperkende maatregelen vastgesteld.</p>

			<p>Het effect van de geluidreflectie in de totale geluidbelasting is gering en kan door het toepassen van geluidbeperkende maatregelen zoals een stiller wegdek ruimschoots worden gecompenseerd.</p> <p>In de paragraaf 2.5 Geluid van de Nota van Antwoord wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op het gebied rond de Voordorpsedijk.</p> <p>De geluidbelastingen die zijn bepaald voor uw woning zijn opgenomen in bijlage 9b van het 'Deelrapport geluid - Specifiek' van het ontwerp-tracébesluit Ring Utrecht. Aan de oostzijde van A27 worden ter hoogte van de Utrechtseweg nieuwe geluidschermen tot een hoogte van 5 meter geplaatst. Met deze maatregelen is de geluidbelasting bij uw woning met het project Ring Utrecht maximaal 48 dB. Dit is gelijk aan de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. Er is dus geen sprake van een toename van de geluidbelasting bij uw woning die wordt veroorzaakt door het project Ring Utrecht. Daarnaast wordt voldaan aan de wettelijke normen.</p>
ZWE-00839	1	<p>Onjuistheden: Participant heeft geen reden om aan te nemen dat er onjuistheden in het ontwerp-tracébesluit of in de andere documenten staan. Over het hoofd gezien belang: Participant is tevreden als er voldoende maatregelen worden genomen tegen de toename van fijnstof en licht. Participant ziet graag dat het extra geplande geluidsscherm er komt. Dit scherm is gepland aan de Voordorpsedijk, tussen de afslagen 30 en 31 aan de oostkant. Er is nu gepland dat de geluidsschermen op dat gedeelte verlengd en verhoogd worden. Dit is een bovenwettelijke maatregel. Participant is bezorgd dat dit misschien toch niet doorgaat omdat er geen budget voor zou zijn.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Voor deze locatie is een bovenwettelijke maatregel voorzien. In het bovenwettelijk maatregelenpakket zijn aanvullende maatregelen opgenomen om de geluidbelasting te verlagen, maar het maakt geen onderdeel uit van het tracébesluit. Er is voor dit pakket in samenwerking met de regio (provincie en gemeenten) een apart besluitvormingstraject doorlopen. Op de website van de provincie kunt u het totale bovenwettelijk maatregelenpakket inzien, zie http://www.provincie-utrecht.nl/bwring utrecht.</p>
	2	<p>Participant wil na realisatie dat er een meting gedaan wordt om te zien of het geluid daadwerkelijk onder de 61 decibel blijft. Als blijkt dat het geluid toch meer is dan 61 decibel, dan ziet participant graag dat er extra maatregelen worden getroffen zoals het aanbrengen van geluidswering aan de huizen.</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt nader ingegaan op de vraag waarom geluidbelastingen worden berekend en niet worden gemeten.</p> <p>De genoemde geluidbelasting van 61 dB is de geluidbelasting met het project Ring Utrecht die op basis van de verkeersprognose in 2036 is bepaald. Deze waarde kan nu alleen door middel van berekeningen worden bepaald.</p> <p>Aangezien bij uw woning met de geluidbeperkende maatregelen niet kan worden voldaan aan de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan, zal na het onherroepelijk worden van het tracébesluit een onderzoek worden uitgevoerd naar de geluidbelasting in uw woning. Als niet aan de wettelijke normen kan worden voldaan, worden maatregelen aan uw woning overwogen om de isolatie te verbeteren.</p>
ZWE-00842	2	<p>Een betere oplossing zou het zijn om ook het stuk tussen de uithof/Rijnsweerd te overkappen: het beperkt de overlast en er ontstaat dan extra ruimte voor het science park, voor sportvelden of bijvoorbeeld voor stadskassen die CO2 nodig hebben.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.3 glazen overkapping).</p> <p>Er zijn meerdere locaties voor overkappingen onderzocht op de A27 en de A28. De locatie tussen de aansluiting de Uithof en Rijnsweerd is geen goede locatie daar feitelijk de aansluiting de Uithof al het begin is van het knooppunt Rijnsweerd. De overkapping wordt daarmee te breed en daarmee niet effectief.</p>
	7	<p>Als bewoner van Rijnsweerd wordt ik (en mijn kinderen) direct geraakt door een toename van geluid, afname van de luchtkwaliteit en afname van de bereikbaarheid, al dan niet " tijdelijk" (8 jaar is niet echt meer tijdelijk).</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Geld uitgeven aan nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast.</p>
ZWE-00843	1	<p>In het Landschapsplan deel 3, hoofdstuk 7.4 A27 Zuid wordt op tekening met label 2W14 een geel getekende strook langs de Kromme Rijn aangeduid. In de toelichting wordt dit label echter niet genoemd. Kunt u toelichten wat daar het plan is?</p>	<p>Met deze stook wordt een natuurvriendelijke oever langs de Kromme Rijn aangeduid. In het landschapsplan bij het tracébesluit is deze oever verschoven naar een nieuwe nevengeul van de Kromme Rijn meer stroomopwaarts. Dit is beschreven in de Nota van Wijziging.</p>

	2	Tevens ben ik benieuwd wat de blauwe stippellijn met pijleinden op de tekening voorstelt.	De blauwe stippellijn op pagina 124 van het Landschapsplan geeft een indicatieve ligging aan van een watergang aan die in de plaats zou kunnen komen van de watergang die in het ontwerp-tracébesluit direct aangrenzend aan de A27 is ingetekend. In het kader van het opstellen van het tracébesluit heeft hierover nadere afstemming met de gemeente Utrecht plaatsgevonden. Zie hiertoe ook de Nota van Wijziging.
	3	Tot slot een vraag over de passage: "69. Het fietspad evenwijdig aan de weg wordt verplaatst. In het verlengde van dit nieuwe fietspad komt een nieuwe verbinding over de Kromme Rijn met een brug (2L7)." Welk fietspad evenwijdig aan welke weg wordt verplaatst?	Bedoeld is de wandelbrug met fietsgoot langs de A27 over de Kromme Rijn, tussen de Weg naar Rhijnauwen en het Jaagpad. In de Nota van Wijziging is de formulering aangepast.
ZWE-00845	3	Beleid van de Gemeente Utrecht De Gemeente Utrecht voert actief beleid om de doorstroming van auto's in de stad Utrecht te belemmeren om op deze manier de verkeersstromen naar de ring te verplaatsen. (Zie bijv. https://www.utrecht.nl/verkeersbeleid/projecten-infrastructuur/herinrichting-t-goylaan/veelgestelde-vragen ; "Door de smallere rijbanen is het verkeer geneigd om langzamer te rijden. Als gevolg van deze lagere snelheid wordt de route via de RING aantrekkelijker voor doorgaand verkeer. Onderzoek op basis van verkeerstellingen en berekeningen met een verkeersmodel laat zien dat de RING nog voldoende capaciteit heeft om dit autoverkeer op te vangen.") Echter laten de huidige dagelijkse files op de A12/A27 zien dat de stelling van de Gemeente onjuist is, dat er dus op dit moment al te weinig capaciteit beschikbaar is. Het huidige beleid zal dit probleem alleen maar verergeren.	Het beleid van de gemeente Utrecht is beschreven in het ambitedocument 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar' (UAB) (gemeente Utrecht, januari 2012) en verder uitgewerkt in het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB), Mobiliteitsplan Utrecht 2025 (gemeente Utrecht mei 2016). In de onderzoeken voor het tracébesluit Ring Utrecht is rekening gehouden met UAB-maatregelen waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden. Dit betekent bijvoorbeeld dat de onderzoeken in het deelrapport Verkeer rekening houden met de afwaardering van de Cartesiusweg en 't Goylaan naar een enkelstrooks profiel. In eerdere fasen van het project (trechterstappen, fase 2a) is UAB meegenomen als gevoeligheidsanalyse in het verkeersonderzoek.
ZWE-00847	1	Bij de A28 ter hoogte van de aansluiting de Uithof worden bij de fietsbrug over de Bunninkseweg de pijlers vervangen. Als de pijlers middels heien in de grond worden gebracht, vreest participant gevaar van instorting van de boerderij.	Er bestaat een kans dat door werkzaamheden aan de Ring Utrecht schade ontstaat aan eigendommen van derden. Aan de hand van de voorgenomen werkzaamheden wordt een invloedsgebied in kaart gebracht. Binnen dit gebied worden – vóór aanvang van de werkzaamheden – bouwkundige vooropnamen uitgevoerd aan objecten, installaties of landbouwgronden. De vooropnamerapporten worden aan de eigenaren verstrekt en gebruikt om te beoordelen of er een verband bestaat tussen schade en de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Aangewezen objecten, installaties of landbouwgronden zullen worden gemonitord tijdens de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Indien er volgens een benadeelde schade is ontstaan als gevolg van de werkzaamheden dan kan deze een verzoek om schadevergoeding indienen. In het contract worden eisen opgenomen om schade te voorkomen. Mocht er onverhoopt toch sprake zijn van schade aan de boerderij dan zijn de schaderegelingen van Rijkswaterstaat van toepassing.
	2	Bij de afrit de Uithof aan de zuidzijde van de A28 mag het weggeluid niet reflecteren naar de woningen die gelegen zijn aan de Bunninkseweg. Participant ziet als oplossing het gebruik van absorberende materialen bij de geluidsschermen.	Voor de uitvoering van de nieuw te plaatsen geluidsschermen ten zuiden van de aansluiting Utrecht-Noord geldt het volgende: uitgangspunt voor de landschappelijke inpassing is dat de schermen vanaf de weg gezien 10 graden hellend achterover worden geplaatst; met uitzondering van de schermen langs de A12 tussen de Galecopperbrug en het Merwedekanaal (zie de samenvatting van het Deelrapport geluid hoofd rapport) worden de schermen aan de wegzijde niet-transparant uitgevoerd met een geluidabsorberend materiaal. Om weerkaatsing van geluid zoveel mogelijk te voorkomen is het akoestisch onderzoek, en daarmee de geluidbelasting van de omliggende woningen, gebaseerd op het uitgangspunt dat 80% van het wegverkeersgeluid door geluidabsorberend materiaal op het geluidsscherm wordt geabsorbeerd. Om de toepassing van zonnepanelen op deze geluidsschermen niet onmogelijk te maken is het toegestaan om de geluidweerkaatsing ook op een andere manier te beperken. Daarbij geldt als strikte randvoorwaarde voor de toepassing van zonnepanelen in de geluidsschermen dat de geluidbelastingen van woningen niet hoger mag zijn dan de waarden die in akoestisch onderzoek behorende bij het tracébesluit zijn vermeld. In het Esthetisch Programma van Eisen dient dit door middel van een specifiek akoestisch onderzoek te worden aangetoond;

			de schermen tussen de Galecopperbrug en het Merwedekanaal worden om landschappelijke/stedenbouwkundige redenen transparant uitgevoerd. Uit een aanvullend onderzoek is gebleken dat deze uitvoering evenmin leidt tot een verhoging van de geluidbelastingen t.g.v. de weerkaatsing van het geluid, zie bijlage 6 van het deelrapport Geluid - specifiek.
	3	Tevens wenst participant een geluidsscherm aan de noordzijde van de A28 ter hoogte en langs de afrit Uithof ten behoeve van de woningen aan de Bunninkseweg 9 t/m 15. Geluidsoverlast is hinderlijk voor het wonen en werken op de erven van de boerderijen aan de Bunninkseweg.	<p>In de paragraaf 2.5 Geluid van de Nota van Antwoord wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op het gebied rond de Bunninkseweg.</p> <p>Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat het plaatsen van een geluidsschermen ten noorden van de A28 bij de noordelijke afrit van de aansluiting De Uithof niet doelmatig is. Ten tijde van het opstellen van de Nota van Antwoord is voor deze locatie geen maatregel opgenomen.</p>
ZWE-00849	1	De invoegstrook vanaf de A27 naar de A12 wordt omgelegd. Hiervoor wordt de bestaande groenstrook versmald. De natuurlijke geluidsbarrière wordt dan voor een groot gedeelte weggehaald. Participant is van mening dat hij meer geluidsoverlast krijgt en dit benadeelt het woonplezier. Ook het fijnstof wordt veel minder tegengehouden door de verkleinde groenstrook. Participant is van mening dat dit zeer ten nadele is van de gezondheid. Participant ziet als oplossing dat het stuk grasland langs de A12 ter hoogte van de Marsdijk-Mereveldseweg wordt beplant met bomen. Dit stuk grasland is in het bezit van de provincie.	<p>Op de rijkswegen in de omgeving van uw woning wordt als geluidbeperkende maatregel een stiller wegdek, tweelaags ZOAB toegepast. Uw woning valt net buiten het onderzoeksgebied van het project Ring Utrecht. De geluidbelasting bij uw woning met het project Ring Utrecht (prognose 2036) zal in de toekomst met deze maatregelen 57 dB gaan bedragen. Dat is 2 dB lager dan de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan.</p> <p>De effecten van bomen en struiken op de luchtkwaliteit zijn onderzocht binnen het Innovatie Programma Luchtkwaliteit. Uit het onderzoek blijkt dat bomen en struiken weinig positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de weg. In bepaalde omstandigheden kan de luchtkwaliteit hierdoor zelfs verslechteren. Door beplanting van bomen zal aan de windluwe kant de concentraties worden verhoogd. Pas op grotere afstanden van de bomenrij zal de luchtkwaliteit verbeteren.</p> <p>Vegetatie en dus ook bomen absorberen slecht geluid. Voor een werkelijk waarneembaar effect van bomen op de geluidbelasting moet er sprake zijn van een diep en ook fors gesloten bos. Alhoewel beplanting fysiek dus vrijwel geen geluid reduceert is het vaak wel zo dat met groen de geluidbron aan het zicht wordt onttrokken waardoor het geluid minder vaak als indringend wordt ervaren. Daarbij wordt het geluid van de weg onder bepaalde omstandigheden ook nog eens gemaskeerd door het geluid van ritselende bladeren, waardoor het geluid van de weg ook als minder hinderlijk wordt ervaren.</p> <p>Naar aanleiding van deze zienswijze is met de provincie besproken of zij boomplant willen toestaan op dit stuk grasland bij de Marsdijk. De provincie wil echter in dit gebied het landschap opener maken vanwege het zicht op Fort Vechten en staat geen extra boomplant toe. Daarom is extra boomplant niet opgenomen in het tracébesluit voor de Ring. Langs de invoegstrook aan de linkerkant van de onderdoorgang van de Mereveldseweg, in de zuidoosthoek van knooppunt Lunetten, worden wel twee bomenrijen toegevoegd. Deze wijziging staat beschreven in de Nota van Wijziging bij het tracébesluit.</p>
ZWE-00851	2	Participant vreest een verhoging van geluidsoverlast en verminderde luchtkwaliteit bij haar woning en bij haar tennisbaan, die beiden gelegen zijn langs de A27 ter hoogte van respectievelijk Rijnsweerd en Maarschalkerveerd. 'Gezond' sporten met een verminderde luchtkwaliteit is niet bepaald gezond te noemen. Participant wenst dat er door deskundigen gekeken wordt naar een juiste oplossing middels ZOAB of geluidswerende schermen.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>In hoofdstuk 8 van de milieu-effectrapportage worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Alle gevoelige bestemmingen binnen het studiegebied hebben een toe- of afname van de concentratie stikstofdioxide van minder dan 1,2 µg/m3 en een toe- of afname van de concentratie fijn stof van minder dan 0,4 µg/m3. Het effect van het project is daarmee gering en voldoet in 2030 ruim aan de Europese normen.</p> <p>De geluidbelasting bij uw woning met het project Ring Utrecht met de geluidbeperkende maatregelen bedraagt 51 dB, dat is 1 dB lager dan de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. Het project Ring Utrecht veroorzaakt dus geen toename van de geluidbelasting. De sportvelden bij de Laan van Maarschalkerveerd zijn geen geluidgevoelige bestemming en er gelden geen normen voor de toegestane geluidbelasting. In paragraaf 6.8 van het deelrapport Geluid - Hoofdrapport is de geluidbelasting bij de sportvelden opgenomen. Hieruit blijkt dat er ook bij de sportvelden sprake is van een geringe verlaging van de geluidbelasting.</p>
	3	Participant heeft bezwaar tegen het maken van diverse fly overs bij het knooppunt Rijnsweerd. Dit detoneert in het landschap en vernietigt het uitzicht.	In het tracébesluit staat opgenomen dat er één verbindingsboog in Rijnsweerd onder het maaiveld wordt aangelegd. Dit is de boog van de A27 vanuit Hilversum naar de A28 richting Amersfoort. Het

			<p>gehele knooppunt Rijnsweerd ondergronds aanbrengen is niet mogelijk aangezien volgens de Tunnelwet in een tunnel geen afslagen mogen voorkomen.</p> <p>In het milieueffectrapport tweede fase (deelrapport ruimte en ruimtelijke kwaliteit) is de landschappelijke impact van het knooppunt Rijnsweerd onderzocht. Uitzicht vanuit de wijken naar het knooppunt is meegewogen in deze beoordeling. In dit rapport is te lezen dat in en rond het knooppunt Rijnsweerd veel beplanting staat, wat de weg vanuit de omgeving gezien grotendeels uit het zicht houdt. Daardoor is de invloed van het knooppunt en de aansluitende wegen op de belevingswaarde van het landschap beperkt.</p>
ZWE-00852	1	Participant is van mening dat door het verbreden van het viaduct over De Kromme Rijn de toegang tot het Jaagpad langs de Kromme Rijn en de Vossengatsedijk sterk wordt verslechterd. De verslechtering zit hem in de sociale onveiligheid. Hoe langer een tunnel of viaduct, hoe onveiliger deze aanvoelt voor het publiek dat er gebruik van maakt. Daarnaast wordt de toegang veel onaantrekkelijker omdat er door een tunnel in plaats van door de natuur gewandeld wordt.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhynauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.
	2	Door het aanleggen van rijstroken aan de kant van de Kromme Rijn wordt de afstand van de snelweg tot het Jaagpad over enkele honderden meters zo klein, dat het gebied volstrekt onaantrekkelijk wordt. Het is dan meer berm dan jaagpad. De cultuurhistorische waarde van het Jaagpad, dat al honderden jaren bestaat, wordt met deze verbreding onherstelbaar beschadigd.	Nabij het viaduct Kromme Rijn wordt de afstand tussen het jaagpad en de A27 inderdaad 15 tot 20 meter minder dan in de huidige situatie. Door de toepassing van een landschapsscherm en opgaande begroeiing tussen het jaagpad en de A27 zal de snelweg pas vlakbij het viaduct vanaf het jaagpad gezien kunnen worden. Ter hoogte van het einde van het landschapsscherm aan de zijde van het viaduct is de afstand tussen snelweg en jaagpad nog ca 60 meter, en de ruimte er tussenin is begroeid. In de fase tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit is opnieuw naar de inpassing in dit deelgebied gekeken. De wijzigingen zijn te vinden in de Nota van Wijziging bij het tracébesluit.
ZWE-00855	1	Participant wil als bewoner van wijk Galecop dat de geluidwerende voorzieningen en het dubbellaags ZOAB, die gepland staan langs de A12 tussen Oude Rijn en Kanaaleiland niet als sluitstuk wordt behandeld maar aan het begin van het proces wordt gerealiseerd. Zo ondervinden de bewoners het minste hinder.	<p>De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden.</p> <p>De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden.</p> <p>Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.</p> <p>Ten aanzien van het aanbrengen van dubbellaags ZOAB geldt dezelfde redenering als ten aanzien van de geluidschermen.</p>
ZWE-00856	1	Direct woonachtig aan een van de 'assen' in het onderliggende wegennet (N237 / N238) merken wij een zorgwekkende toename van het sluipverkeer op deze provinciale wegen omdat men de files op de autosnelwegen tracht te ontwijken. Grote verkeersstromen horen thuis op het snelwegennet en dienen niet het onderliggende wegennet -op diverse wijze / invloed woonomgeving, uitstoot schadelijke stoffen, geluidsoverlast e.a.- te belasten.	U merkt in uw zienswijze terecht op dat zware doorgaande verkeersstromen in principe via het snelwegennet afgewikkeld dienen te worden, en niet via het onderliggende wegennet. Omdat na realisatie van het project Ring Utrecht de grootste knelpunten op de snelwegen op en nabij de Ring Utrecht opgelost zijn (vooral in en rondom knooppunt Rijnsweerd), zal verkeer naar verwachting weer gebruik gaan maken van de A28/A27.
ZWE-00857	1	Ik ben absoluut tegen een verbreding van de A27: geen verbreding van de "bak door Amelisweerd". Onherstelbare aantasting van de natuur bij Amelisweerd. Meer ernstige luchtverontreiniging en geluidsoverlast voor omliggende wijken en heel Utrecht. De miljoenen die dit project kosten beter besteden aan openbaar vervoer / fietsen	Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.

	<p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoeslag gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van de ecologische hoofdstructuur (EHS), als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat, de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het milieu-effectrapport tweede fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigend stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>De inpassing van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie ook voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.(2.8.2 Amelisweerd)</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p>
3	<p>Aantasting leefmilieu rond Utrecht ! We stikken zo met z'n allen. Maximale snelheid 80 km op de hele ring rond Utrecht.</p> <p>U stelt een verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen voor door de verhoging naar 130 km/u terug te draaien en een limiet van 80 of 90 km/u op ringwegen in te stellen. Dit voorstel is niet in lijn met het kabinetsbeleid. Daarin is bepalend of de EU-grenswaarden worden gehaald. Daarnaast is het effect op de concentraties vervuilende stoffen van een snelheidsverlaging direct langs de weg beperkt. Naarmate de afstand tot de snelweg toeneemt, is dit effect bijna te verwaarlozen. Een verlaging van de snelheid zal dan ook maar een zeer beperkt effect hebben op het verbeteren van de gezondheid van bewoners in de grote steden. Een groter effect op de gezondheid van inwoners van de grote steden heeft het aanpakken van de gemeentelijke knelpunten, die vooral verder binnenstedelijk liggen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80km/uur zijn niet nodig.</p>

ZWE-00859	1	<p>Wat ik in ieder geval graag zou willen aangeven is dat de hogere geluidschermen sowieso zsm geplaatst worden. Ik woon nu een paar jaar in Lunetten en je hebt als bewoner veel overlast van het geluid van de snelweg.</p>	<p>De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden.</p> <p>De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden.</p> <p>Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.</p>
	3	<p>Zoals ook al in de krant stond- wegverbreding lost filedruk niet op. Neem als voorbeeld de verbreding van de A2, daar staat het verkeer ook nog elke dag vast. Plus met het oog op de toekomst en zelfrijdende auto's etc, lijkt mij een miljarden plan zoals deze verbreding weggegooid geld. Kostbare natuur wordt hiervoor opgeofferd. Ik maak mij grote zorgen over en de natuur die moet wijken en de overlast voor de omwonenden (geluid en fijn stof).</p> <p>Voor zover ik heb gelezen worden veel conclusies in het rapport als neutraal opgegeven terwijl ze volgens mij negatief zouden moeten zijn. Bijvoorbeeld het hoofdstuk 10 Natuur. Vele beschermde soorten moeten wijken, nesten verdwijnen, beschermde planten worden vernield. Hoe kan de conclusie dan neutraal zijn? Omdat er een nieuw bosje wordt geplaatst? Die heeft natuurlijk niet dezelfde waarde als de oude bomen/beschermde flora en fauna die moet wijken.</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoeslag gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van de ecologische hoofdstructuur (EHS), als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat, de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het milieu-effectrapport tweede fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigend stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer, hoofdstuk 8.</p>

			<p>In de MKBA wordt berekend dat er ten gevolge van de toename van de hoeveelheid verkeer er meer verkeersslachtoffers komen. Echter, in de methodiek van de MKBA wordt geen rekening gehouden met de specifieke verkeersveiligheidsmaatregelen die in het tracébesluit aan de Ring Utrecht zijn toegevoegd om de oplossing verkeersveilig te maken. Voor een volledige analyse van het effect op verkeersveiligheid zie paragraaf 2.1 onderdeel verkeersveiligheid in de toelichting op het tracébesluit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (2.2.1 verkeersprognoses en 2.2.2 gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>In de milieu-effectrapportage 2e fase natuur worden de effecten bepaald inclusief de effecten van de mitigerende en compenserende maatregelen. Deze systematiek is uitgelegd in het milieueffectrapport. Het niet meerekenen van de positieve effecten van de maatregelen, zoals voorgesteld wordt in deze zienswijze, is niet volgens deze systematiek.</p>
ZWE-00860	1	Ik ben tegen de verbreding. Er zijn andere alternatieven om files tegen te gaan en zo kosten te besparen. Het toekomst scenario is niet dat er files bijkomen..	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>In de toekomstscenario's die opgesteld worden door het Centraal Planbureau is in de toekomst sprake van een toename in autoverkeer. Van die scenario's wordt uitgegaan in de planstudie.</p>
ZWE-00861	1	Graag als eerste starten met de verhoging en plaatsen van alle geluidschermen langs lunetten. Pas dan zal lunetten enige begrip gaan krijgen voor de plannen als ze merken dat het direct invloed heeft op de geluidsoverlast van de snelwegen. Tevens zal de verhoogde en verbeterde geluidsschermen het werkgeluid ook gaan tegenhouden zodat ook daar minder overlast ontstaat. Dus het mes snijdt al aan 2 kanten vanaf dag 1!	<p>De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden.</p> <p>De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden.</p> <p>Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.</p>
ZWE-00862	1	Participant heeft een perceel (E2903) in bezit. Een strook buiten zijn kadastraal perceel tot aan de watergang wordt door participant al meer dan 20 jaar gebruikt voor fruitbomen. Participant krijgt wel compensatie voor het een stuk van zijn perceel, maar niet voor het stuk buiten het kadastraal perceel. Participant wil deze grond eveneens gecompenseerd krijgen. Participant is van mening dat hij hier recht op heeft omdat hij het stuk grond al zo lang in gebruik heeft.	Tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit zijn wijzigingen aangebracht zodat er geen grond van deze inspreker meer nodig is. De wijzigingen staan beschreven in de Nota van Wijziging bij het tracébesluit.
	3	<p>Doordat Perceel HTN04E 2903 smaller wordt worden de mogelijkheden voor Perceel HTN04 E3555 met de bestemming recreatie voor ontwikkelingen belemmerd. zie bijlage 1.</p> <p>Voorstel dat RWS een strook grond van perceel HTN04 751 compenseert langs de lengte van perceel HTN04 E3555. De breedte van de te compenseren strook moet de breedte dat op perceel HTN04E 2903 wordt afgenomen vanaf de watergang.</p> <p>Participant verliest grond dat als kweek voor notenbomen wordt gebruikt langs watergang thv de A27.</p>	Van compensatie is geen sprake meer nu de gronden niet meer benodigd zijn.
ZWE-00863	2	Participant heeft een stuk grond in bezit in Houten, perceel E788. De nieuwe watergang is onder andere gepland op dit stuk grond. Participant heeft grond aangekocht om een bouwwerk te plaatsen zoals een reclamemast of telefoonmast. Het perceel heeft een driehoeksvorm. Door de	Tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit zijn wijzigingen aangebracht zodat er geen grond van deze inspreker meer nodig is. De wijzigingen staan beschreven in de Nota van Wijziging bij het tracébesluit.

		geplande aanpassing, verliest participant de geplande mogelijkheden voor gebruik van het stuk grond. Participant ziet als oplossing een compensatie die recht doet aan de mogelijkheden van het perceel. Geraakt in belang: Ja, het perceel is eigen bezit en wordt nu onbruikbaar.	
ZWE-00864	1	<p>Participant zou graag zien dat de onderdoorgang bij Wayensedijk (Deelrapport Water: kaart van bijlage 3, blad 6, punt 20b) hoog genoeg blijft voor de passage van de zwanen. Indien er toch besloten wordt voor een verlaging hebben de zwanen geen toegang tot het leefgebied en dit is onwenselijk.</p> <p>Door het dempen van de sloot langs de A12 (Deelrapport Water, bijlage 3, blad 6, 29d) kunnen de zwanen niet naar een andere gebied. Een alternatief zou zijn een zwaanvriendelijke oever te maken ter hoogte van de Manege Silvia's Hoeve aan de Fortweg (Deelrapport Water, bijlage 3, blad 6, 20a). Foto's van deze oever zijn op te vragen bij participant.</p> <p>Participant geeft aan dat het onwenselijk is dat tijdens de bouwperiode de sloot langs het plangebied van eind Koppeldijk tot begin fietstunnel (tijdelijk) gedempt wordt. Hierdoor wordt het leefgebied van de zwanen ernstig beperkt.</p> <p>De watergangen langs de A27 worden verbreed onder andere voor de afwatering. Aangezien deze watergangen al worden aangepast stelt participant een aantal uitbreidingen op de aanpassingen voor.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. De bestaande duiker onder de Utrechtseweg, N409 verhogen zodat ook de zwanen er onderdoor kunnen. 2. Op punt 24 van het deelrapport water (bijlage 3, blad 7) zwaanvriendelijke oevers maken. <p>Participant geeft aan dat de tankgracht in verbinding moet blijven met de reeds bestaande sloten; met name de sloten vanaf fort bij 't Hemeltje.</p> <p>Wanneer dit niet gehandhaafd blijft wordt het leefgebied van de zwanen ernstig aangetast. (Deelrapport Water, punt 35, bijlage 3, blad 6). Onjuistheden:</p>	<p>Voor wat betreft eventuele effecten op natuur tijdens de bouw zal de opdrachtnemer een ecologisch werkprotocol opstellen. In dit werkprotocol zal door opdrachtnemer worden aangegeven hoe ter plaatse omgegaan dient te worden met aanwezige flora en fauna, op welke manier en in welke periode de werkzaamheden uitgevoerd worden, kortom op welke wijze geborgd wordt dat de werkzaamheden binnen de kaders van de Flora- en faunawet zullen worden uitgevoerd. Een voorwaarde daarbij is de inzet van een deskundige. De Flora- en faunawet verbiedt het verstoren of vernietigen van vaste rust- en verblijfplaatsen zoals foerageergebied en/of migratieroutes. Zulke effecten zullen voorkomen worden. Indien dit onmogelijk blijkt, zal met behulp van een ontheffing moeten worden gewerkt.</p> <p>De door u aangeduide onderdoorgang blijft hoog genoeg voor de passage van zwanen. De door u voorgestelde zwaanvriendelijke oever wordt opgenomen in het landschapsplan en het Mitigatie- en Compensatieplan. Zie hiertoe ook de Nota van Wijziging. Ten aanzien van een eventuele tijdelijke demping van de watergang van het einde van de Koppeldijk tot het begin van de fietstunnel geldt dat de werkzaamheden aan de Ring Utrecht uitgevoerd zullen worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en van sommige vogelsoorten zijn de nesten jaarrond beschermd. De knobbelzwaan mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de knobbelzwaan niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals gekeken worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. De wens van inspreker om de bestaande duiker onder de N409 te verhogen wordt doorgegeven aan het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden. De tankgracht zal in verbinding blijven met het bestaande slotenpatroon.</p>
ZWE-00865	1	Participant is eigenaar van een woning aan de Wayensedijk. Deze woning wordt door participant verhuurd aan derden. De woning staat dichtbij de snelweg en er is daardoor bij de woning veel geluidsoverlast. Door de verbreding van het tracé op dit punt, wordt de geluidsoverlast alleen maar erger. Participant zou graag zien dat er aanpassingen aan de woning worden gedaan en dat de geluidswerende schermen zodanig worden aangepast dat het overlast van het geluid naar een acceptabel niveau wordt gebracht.	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 geluid, wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op het gebied rond de Koppeldijk en de Waijensedijk.</p> <p>Voor het gebied rond de Koppeldijk en de Waijensedijk is naar aanleiding van inspraakreacties een aanvullend onderzoek uitgevoerd. Dit heeft geen aanleiding gegeven tot aanpassing van het wettelijk pakket: een uitbreiding van het bestaande geluidscherm is niet doelmatig. In het bovenwettelijk maatregelenpakket is ten tijde van het opstellen van deze Nota van Antwoord wel een aanvullende maatregel opgenomen. Op de website van de provincie kunt u het totale bovenwettelijk maatregelenpakket inzien, zie http://www.provincie-utrecht.nl/bwmringutrecht.</p>
ZWE-00867	1	Participant woont aan de Wayensedijk. Een deel van het perceel van participant gaat gebruikt worden voor waterberging. Participant vraagt zich af of het mogelijk is een deel van de brede berm hiervoor te gebruiken. De betreffende berm is nu ongeveer 30 meter breed.	In overleg met deze eigenaar is een deel van de waterberging verschoven naar de oostzijde in de brede berm. De gehele watergang in de berm leggen bleek niet mogelijk. Deze wijziging is te vinden in de Nota van Wijziging bij het tracébesluit.
		Participant verwijst naar enkele andere tracés in de regio, bijvoorbeeld A12 Bunnik en A2 Nieuwegein aan de Utrechtse kant, waar de berm veel minder breed is. Zelfs op plekken slechts enkele meters.	
	3	Participant wijst op de voordelen van het gebruik van een deel van de berm als waterberging: *geen grondwerving nodig	Door de wijziging in het tracébesluit is in overleg met deze belanghebbende de hoeveelheid land die hij kwijtraakt aan waterberging verminderd.

		<p>*een smallere berm neemt minder onderhoudskosten met zich mee. *geen benadeling van participant. Geraakt in belang: Participant raakt een deel van zijn land kwijt aan waterberging.</p>	
ZWE-00868	2	<p>Het fileprobleem blijkt volgens het CPB er zelfs mogelijk erger door te worden. Daarnaast krijgen we veel meer luchtvervuiling. Misschien is het een goed signaal dat er file is, het is niet meer de normaalste zaak om voor alles de auto te pakken in deze tijd waarin we op duurzame voet moeten gaan leven, willen we nog genieten van het leven over enkele decennia. Ik wil geen overstromd nederland, ik wil geen smogmasker hoeven dragen en ik wil dat laatste beetje natuur wat we hebben graag intact laten. Ik vind daarom dat jullie moeten aansturen op minder weggebruik en niet de vraag die door onbewuste mensen omhooggaat moeten faciliteren.</p> <p>Een oplossing van files waar je over na kan denken is de behoefte om de auto op dezelfde tijd te gebruiken te verminderen. Stimuleer flexwerken en zorg voor meer variatie in werktijden, ontmoedig autogebruik.</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoeslag gecompenseerd. Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van de ecologische hoofdstructuur (EHS), als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat, de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het milieu-effectrapport tweede fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigend stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>In hoofdstuk acht van deelrapport Verkeer wordt ingegaan op de effecten van het project Ring Utrecht op bereikbaarheid en doorstroming. Het project heeft een positief effect op de bereikbaarheid op de Ring Utrecht en op het onderliggend wegennet. Het project leidt ertoe dat voldaan wordt aan de streefwaarden voor de bereikbaarheid uit het SVIR. Filelocaties verdwijnen of nemen in ernst af. Het project leidt tot vermindering van vier files uit de filetop50 (zie Mirtprojectenoverzicht 2015). Nadere informatie over nut en noodzaak van het project is te vinden in hoofdstuk twee van het ontwerp-tracébesluit.</p>
	3	<p>Over het hoofd gezien belang: Van alle Utrechtse inwoners. Niemand wil dat Amelisweerd kapot gaat aan meer asfalt. De lokale politiek heeft zich ook tegen dit plan gevestigd en toch fietsen jullie dit er door. Niemand wordt hier vrolijk van. Blaas het af. Er zou juist gekeken moeten worden naar vermindering van de rijbanen zodat er plaats gemaakt kan worden voor de natuur.</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de oppervlakte van het landgoed, de aangetaste natuur wordt ruimhartig gecompenseerd.</p>

		<p>Geraakt in belang: Ja, mijn stad en de omliggende natuur gaat hiervan naar de knoppen. Meer luchtvervuiling, geluidsvervuiling en een beschadigd amelisweerd wordt niemand vrolijk van.</p>	<p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren (zie de toelichting bij het tracébesluit). De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de ecologische hoofdstructuur (EHS), met inbegrip van Amelisweerd, met de grootst mogelijke kwaliteitstoelage gecompenseerd.</p> <p>Compensatie van natuurwaarden vindt plaats binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving. Het ruimtebeslag dat het project legt op beschermde gebieden (ecologische hoofdstructuur = EHS) wordt gecompenseerd. Samen met regiopartijen (Provincie Utrecht, gemeenten, natuur behorende organisaties) is gezocht naar geschikte locaties voor de compensatie van EHS. Versteving van de bestaande EHS is daarbij een van de uitgangspunten geweest. EHS-compensatie vindt uitsluitend plaats op gronden die daarvoor in aanmerking komen zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013-2028. Dit betekent dat EHS-compensatie buiten de bestaande EHS (maar wel daaraan grenzend) en bij voorkeur binnen de zogenaamde groene contour plaatsvindt.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p>
ZWE-00869	1	<p>Het stuk tussen Aansluiting Utrecht-Noord > richting Hilversum verbreden naar 3 rijstroken, want hier stroopt het elke avond De rijbanen tussen KP Lunetten en KP Rijnsweerd hoeven nog net verder verbreed te worden</p>	<p>Het stuk van de A27 tussen de aansluiting Utrecht Noord richting Hilversum wordt verbreed. Het tracébesluit voor dit trajectgedeelte is in januari 2016 onherroepelijk geworden. In de toelichting op het ontwerp-tracébesluit staat aangegeven waarom het voor de verbetering van de doorstroming en de verkeersveiligheid nuttig is om tussen knooppunt Lunetten en knooppunt Rijnsweerd een verbreding te realiseren</p>
ZWE-00873	4	<p>Na de afsluiting van de fietstunnel onder het oude station Lunetten in 2014 is ter plaatse een tunneltje onder het spoor aangelegd als ecologische verbinding met de spoorwegdriehoek en Amelisweerd. De geplande aantasting van de noordkant van Park de Koppel (achter de kantoorgebouwen) zal deze verbinding in gevaar brengen. Dit staat niet vermeld in de MER.</p>	<p>Achter de kantoorgebouwen aan het Zwarte Woud blijft een wal met bomen gehandhaafd. Het beplante gebied wordt doorgezet tot aan de Nieuwe Houtense weg. Daarmee blijft de ecologische verbinding tussen park De koppel en de oude fietstunnel onder het spoor voldoende in stand.</p>
	9	<p>Volgens het deelrapport lucht bevat het rekenmodel zoveel mogelijk emissies van praktijktesten. Een medewerker van RWS vertelde ons op de informatieavond van 17 mei dat er nog veel factoren van TNO-rollenbanktesten werden gebruikt in het luchtmodel, onder andere in de basismonitoringgegevens van de Emissieregistratie. Zijn dit volgens de Minister ook praktijktesten?</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.</p>
	12	<p>Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stressfactor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
ZWE-00875	2	<p>Voor dit gebied waar een concentratie aan grote snelwegen samenkomt, is het bovengenoemde een omvangrijke opgave die ingrijpende maatregelen vereist. Snelheidsverhogingen die op de snelwegen ook in dit gebied door deze OTB naar bedoeld mogelijk worden gemaakt en het verbreden van bedoelde snelwegen in dit gebied zijn zeer met het realiseren van deze opgave in</p>	<p>U stelt een verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen voor door de verhoging naar 130 km/u terug te draaien en een limiet van 80 of 90 km/u op ringwegen in te stellen. Dit voorstel is niet in lijn met het kabinetsbeleid. Daarin is bepalend of de EU-grenswaarden worden gehaald. Daarnaast is het effect op de concentraties vervuilende stoffen van een snelheidsverlaging direct</p>

	<p>strijd, nu ze ten koste gaan van natuur en luchtkwaliteit en van de gezondheid van de inwoners in en rondom dit gebied en o.a ook zorgen voor extra geluidsoverlast.</p>	<p>langs de weg beperkt. Naarmate de afstand tot de snelweg toeneemt, is dit effect bijna te verwaarlozen. Een verlaging van de snelheid zal dan ook maar een zeer beperkt effect hebben op het verbeteren van de gezondheid van bewoners in de grote steden. Een groter effect op de gezondheid van inwoners van de grote steden heeft het aanpakken van de gemeentelijke knelpunten, die vooral verder binnenstedelijk liggen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80km/uur zijn niet nodig.</p>
11	<p>De wegverbreding gaat ten koste van een grote hoeveelheid groen. Het gaat om groen dat deel uitmaakt van de hoofdgroenstructuur van gemeente Utrecht, vooral ten westen van de A27, en de ecologische hoofdstructuur van de provincie, met name ten oosten van de A27. De wijze van compensatie is zeer betwistbaar (zie ook bijv. hieronder onder "EHS"). Daarnaast is het niet juist dat er veel minder bos wordt "gecompenseerd" dan (zelfs wettelijk) verplicht is. In het kader van de Boswet dient in totaal 32,7 hectare bos gecompenseerd te worden. Hiervan wordt iets meer dan 7 hectare terug geplant binnen het plangebied van de ring Utrecht, waarvan een groot deel op het perceel van de voormalige stadskwekerij aan de Nieuwe Houtenseweg. De overige hectares die gecompenseerd moeten worden, worden nieuw aangeplant buiten het plangebied en dit is niet juist. De kwantiteit en kwaliteit van de stedelijke groenstructuur neemt hierdoor bovendien af. In de berekening van de compensatie-opgave is bovendien geen rekening gehouden met de compensatie van struiken en vlakgroen.</p>	<p>In het project Ring Utrecht is voorzien in maatregelen om de effecten op de natuur te beperken (mitigatie) en om effecten te compenseren. Deze maatregelen zijn uitvoerig toegelicht in de rapportage Natuurmitigatie en compensatieplan. Dit is een onderliggende rapportage bij het tracébesluit en bij de milieu-effectrapportage. Een voorbeeld van een mitigerende maatregel is het aanbrengen van vleermuisvriendelijke verlichting in onderdoorgangen. Voor een betere sociale veiligheid is een goed verlichte onderdoorgang noodzakelijk. Bij gewone verlichting werkt dat verstorend voor de vleermuizen. met de plaatsing van zorgvuldig geplaatste vleermuisvriendelijke verlichting wordt ervoor gezorgd dat de vleermuizen ongehinderd door de onderdoorgang kunnen vliegen terwijl meteen de sociale veiligheid verbetert. Ook zijn er algemene natuurversterkende maatregelen, zoals het realiseren van natuurvriendelijke oevers. Deze komen niet voort uit de noodzaak om effecten voor een bepaalde soort te beperken, maar uit de ambitie om de algehele natuurwaarde en daarmee de biodiversiteit in het plangebied te versterken.</p> <p>Compensatie vindt plaats voor ecologische hoofdstructuur (EHS) en voor bomen, op basis van wettelijke regelingen. In het project is uitgegaan van een ruimhartige compensatie. Dit betekent dat er meer compensatie plaats vindt dan minimaal wettelijk noodzakelijk is. Dit is toegelicht in genoemd Natuurmitigatie- en compensatieplan. In de Nota van Wijziging en het tracébesluit is de EHS-compensatie verder uitgewerkt dan in het ontwerp-tracébesluit.</p>
12	<p>Om de uitkomsten van de luchtberekeningen in het MER goed te kunnen beoordelen zou ik graag willen weten hoe de toekomstige emissies zijn berekend. Het gaat dan met name over de samenstelling van het wagenpark en bijbehorende emissiefactoren per voertuigklasse. In de Bijlage 3 van het Deelrapport luchtkwaliteit 'invoergegevens modelberekeningen' staan dergelijke essentiële data niet vermeld. Het MER schiet tekort in transparantie.</p>	<p>In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&M bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Tabellen_grafieken/Milieu_Leefomgeving/Emissiefactoren. De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer.</p> <p>Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.</p>
18	<p>Het verkeer en verkeersgeluid van de snelwegen rondom Utrecht komt met deze verbreding (nog meer) als een deken over de steden (zoals Utrecht), dorpen en inwoners in deze omgeving te liggen. Ook zal de uitstoot van o.a. stikstofoxides, zwavelverbindingen en fijnstof door deze verbreding toenemen. Wat betekenen aspecten als o.a. dit toenemend verkeerslawaai en deze toenemende uitstoot die met deze verbreding gepaard gaan voor de gezondheid van inwoners en andere burgers in deze omgeving? Dit zou ook in dit OTB moeten zijn onderzocht, geconcretiseerd, in de berekeningen opgenomen en waar mogelijk 'gemonetariseerd'.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p>
27	<p>Normoverschrijdingen zijn volgens de MER niet te verwachten. Wel nemen de totale emissies volgens de effectanalyse (paragraaf 8.3) in totaal met tegen 4% toe (OTB tov autonoom). Uit tabel 8.4 blijkt echter dat voor elk deelgebied de percentages veel hoger liggen. Hoe kan dan de stijging in het totale plangebied op minder dan 4% uitkomen? Hoeveel bedragen de toenames van het OTB ten opzichte van de huidige situatie? Waarschijnlijk worden de modellen net zo lang bewerkt totdat de juiste uitkomsten eruit komen, en, als de snelweg er dan ligt en de uitstoot blijkt in de praktijk veel hoger te liggen, is het leed al geleden.</p>	<p>De aangehaalde tabel 8.4 geeft aan dat de emissies per deelgebied stijgen met 4 tot 8%. Het juridisch voorgeschreven studiegebied voor luchtkwaliteit, vanaf de voorafgaande tot en met de eerstvolgende aansluiting op de wegaanpassing, is echter groter dan het totaal van de vier deelgebieden (het plangebied). In het studiegebied buiten het plangebied is de toename van de emissie veel geringer, waardoor de toename in het gehele studiegebied kleiner is dan 4%. In hoofdstuk 8 van het milieueffectrapport worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese</p>

			normen. Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030, na realisatie van het project, sprake van een afname. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Na realisatie van het project (2026) zal door de jaarlijkse monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) getoetst worden aan de dan geldende normen. Indien de dan geldende normen worden overschreden zullen extra maatregelen worden genomen.
	30	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.
ZWE-00876	2	<p>Het belang van de automobilisten en het vrachtvervoer Doel van de verbreding is het verbeteren van de doorstroming op de A27/A28. Het is een feit dat er op de A27 wel eens file staat, ik kan dit gemakkelijk constateren daar ik dagelijks in ochtend- en avondspits over het viaduct bij de Koningsweg fiets op weg naar school en werk. Er is echter geen sprake van dagelijkse files op dit stuk en zeker niet van structurele, langdurige files. Het belang voor het wegverkeer beperkt zich dan ook tot een klein gedeelte van de dag, waarbij de omvang van de vertraging ook nog eens zeer beperkt is.</p> <p>Ronduit stuitend is het, dat de overheid zich naar de toekomst toe baseert op achterhaalde gegevens uit het Nationaal Regionaal Model van Rijkswaterstaat. Zelfs de overheidsinstellingen het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving hebben aangegeven dat de in het OTB gehanteerde prognoses (veel) te hoog zijn. Het belang van de weggebruikers zal naar verwachting dus ook in de toekomst niet groter worden.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.1 verkeersprognoses, huidige situatie groei verkeer).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (advies centraal planbureau).</p> <p>De snelwegen rond Utrecht zijn zwaar belast. Volgens de tellingen, metingen en registraties van 2014 staan rond de knooppunten op de Ring Utrecht in de huidige situatie regelmatig files, op een aantal locaties vrijwel dagelijks:</p> <ul style="list-style-type: none"> - In de avondspits voornamelijk vanuit het oosten vóór knooppunt Rijnsweerd (A28). - In de ochtend- en avondspits vanuit het noorden vóór knooppunt Rijnsweerd (A27). - In de avondspits vanaf knooppunt Rijnsweerd in de richting noord (A27). - De parallelrijbanen van de A12 zijn zwaar belast in beide spitsen. Vrijwel elke ochtend is er sprake van file op de rijbaan in oostelijke richting (Arnhem).
	3	<p>Het belang van mens en natuur rond Utrecht De uitbreiding van de capaciteit van de ring Utrecht heeft een aanzuigende werking op het wegverkeer. Volgens de prognoses leidt het tot 70.000 extra voertuigen per jaar op dit deel van de ring. Dit extra verkeer leidt tot: Extra uitstoot van roet. Dat motoren slechts op papier schoner zijn geworden en niet of nauwelijks in de praktijk mag na 'dieselgate' bekend worden verondersteld. Extra uitstoot van (ander) fijnstof De luchtkwaliteit in en rond Utrecht staat al onder druk en is naar WHO standaarden onvoldoende. Met jonge kinderen in mijn gezin maak ik mij bijzonder zorgen over de gevolgen van een verdere verslechtering van de luchtkwaliteit op de gezondheid van inwoners van Utrecht en mijn kinderen in het bijzonder. Hoeveel vertraging is de gezondheid van onze kinderen ons waard? Verdere toename van het aantal dagen dat het gehalte van stikstofoxiden in de lucht de normen overschrijdt. Tot nu toe is er van overheidswegen steeds vrij laconiek gereageerd op deze overschrijdingen. Dat wekt geen vertrouwen voor de toekomst. Zeker niet als men bedenkt dat normen tijdens de bouw "tijdelijk" overschreden mogen worden. De geplande projectperiode van 8 jaar (en dat is als alles zonder problemen verloopt) is niet als "tijdelijk" aan te merken wanneer deze wordt afgezet tegen de duur van de jeugd van onze kinderen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbesteding en uitvoeringsfase (2.11.4 Luchtkwaliteit tijdens de uitvoering).</p> <p>In hoofdstuk 8 van de milieu-effectrapportage worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet in 2030 ruim aan de Europese normen. In de milieu-effectrapportage hoofdstuk 8 wordt tevens aangegeven dat in de huidige situatie de fijne stof PM_{2,5} concentratie maximaal 17 µg/m³ is en zal afnemen naar maximaal 13 µg/m³ in 2030. Deze maximale concentratie in 2030 ligt al dichtbij de WHO norm van 10 µg/m³. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een afname, vanwege de afname van de achtergrondconcentraties door maatregelen.</p> <p>Het project is opgenomen in het landelijk luchtprogramma Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Binnen het NSL worden maatregelen getroffen om aan de normen van fijn stof te voldoen. Het huidige maatregelenpakket van het actieplan luchtkwaliteit, opgesteld samen met gemeenten, bestaat onder andere uit Europees bronbeleid voor voer- en vaartuigen, nationale stimuleringsmaatregelen schoon vervoer en ontmoedigen vervuילend vervoer, diverse lokale initiatieven en maatregelen van decentrale overheden. Met de uitvoering van bovengenoemd maatregelenpakket wordt de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid in heel Nederland de komende jaren nog verder verbeterd.</p>

		<p>Nu bijna overal in Nederland de Europese normen worden gehaald wordt het landelijk beleid meer gericht op maximale gezondheidswinst in plaats van lokale knelpunten. De Europese bronmaatregelen zijn momenteel het meest kosteneffectief om de luchtkwaliteit te verbeteren. Om het wagenpark de komende jaren schoner te krijgen worden minder milieubelastende brandstoffen zoals waterstof en de verdere ontwikkeling van elektrische voertuigen gestimuleerd. De Gezondheidsraad is gevraagd te adviseren over hoe gezondheid meer centraal te stellen in het luchtkwaliteitsbeleid. Dit advies wordt in 2017 verwacht.</p> <p>De recent in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het NSL. Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht A27A12 is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen.</p>
4	<p>Toename van de geluidsoverlast</p> <p>Niet alleen tijdens de bouw, maar ook door het hoge, meerlaagse karakter van het knooppunt bij Rijnsweerd zal de geluidsoverlast in Utrecht toenemen. Een mens heeft periodes van herstel, met frisse lucht en rust, nodig om goed te kunnen blijven functioneren. Het OTB ontnemt deze mogelijkheid aan duizenden bewoners in Utrecht.</p>	<p>Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat met het maatregelenpakket zoals dat is opgenomen in het tracébesluit in Rijnsweerd en de wijken daarachter kan worden voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer. In het hoofdstuk Geluid van de Nota van Antwoord wordt nader ingegaan op de vragen en opmerkingen die in de zienswijzen zijn gesteld ten aanzien van de geluidssituatie in Rijnsweerd.</p>
6	<p>De Amelisweerd is het enige bosrijke natuurgebied dat voor alle inwoners van Utrecht bereikbaar is. Het is gemakkelijk ook met de fiets of openbaar vervoer te bereiken en vele duizenden mensen maken er gebruik van. Er wordt gewandeld, gesport of 'gewoon' van de natuur genoten.</p> <p>De Amelisweerd maakt onderdeel uit van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) waarvan we met zijn allen hebben afgesproken die te zullen beschermen. Bijna 2 kilometer, van de Koningsweg tot de Vossegatsedijk maakt deel uit van de EHS en wordt in het OTB aangetast. Volstrekt onwenselijk en bovendien onnodig wanneer er in het ontwerp binnen de bestaande bak wordt gebleven. Bovendien is de Amelisweerd prachtig geïntegreerd met enkele fortificaties uit de Nieuwe Hollandse Waterlinie (NHW). De NHW staat op de nominatie om in 2019 tot Werelderfgoed te worden verheven. Het geeft geen pas wanneer erfgoed niet in context kan worden getoond.</p> <p>De Amelisweerd geeft onderdak aan veel beschermde diersoorten die ernstig te lijden zullen hebben van de bouwwerkzaamheden. Zo zien en herkennen wij de reeën die in de Amelisweerd huizen en weten hoe snel zij verstoord raken. Jarenlange bouw-onrust zal funest zijn voor de fauna. Ik vind in de MER hier geen deugdelijk stuk over. Ik stel dan ook voor dat er vooraf een plan wordt gemaakt dit unieke aspect van de Amelisweerd nadrukkelijk te beschermen.</p> <p>De wettelijke natuurcompensatie dreigt een farce te worden. Er moet lokaal nog gecompenseerd worden voor de verbreding van de A12, de herinrichting van het kruispunt Koningslaan/Vechten en straks ook aanzienlijk voor de verbreding van de A12. Nu al is er geen grond te vinden om compensatie te realiseren. Deze achterstand in compensatie mag niet groter worden door de A27 te verbreden voordat de compensatie is gerealiseerd.</p>	<p>Voor wat betreft eventuele effecten op natuur tijdens de bouw zal de opdrachtnemer een ecologisch werkprotocol opstellen. In dit werkprotocol zal door opdrachtnemer worden aangegeven hoe ter plaatse omgegaan dient te worden met aanwezige flora en fauna, op welke manier en in welke periode de werkzaamheden uitgevoerd worden, kortom op welke wijze geborgd wordt dat de werkzaamheden binnen de kaders van de Flora- en faunawet zullen worden uitgevoerd. Een voorwaarde daarbij is de inzet van een deskundige. De Flora- en faunawet verbiedt het verstoren of vernietigen van vaste rust- en verblijfplaatsen zoals foerageergebied en/of migratieroutes. Zulke effecten zullen voorkomen worden. Indien dit onmogelijk blijkt, zal met behulp van een ontheffing moeten worden gewerkt.</p> <p>De effecten op Amelisweerd zijn in de milieu-effectrapportage en het deelrapport uitvoerig beschreven. Hierin is ingegaan op de door u genoemde elementen: de ligging in de ecologische hoofdstructuur (EHS), de relatie met de forten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie (NHW) (met name Fort Rhijnauwen), de beschermde soorten zoals de ree en de wettelijke natuurcompensatie. Deze compensatie is tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit nader uitgewerkt. Met de realisatie van de compensatie wordt bij voorkeur begonnen voordat de wegverbreding start. Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit is nadrukkelijk een onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisweerd, met de grootst mogelijke kwaliteitstoetslag gecompenseerd. Compensatie van natuurwaarden vindt plaats binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving.</p> <p>Van (verdere) achterstand in de uitvoering van natuur- of boscompensatie is geen sprake. Voor de wegverbreding A12 Utrecht-Veenendaal is de aangetaste natuur (EHS) destijds gecompenseerd en aangelegd vóór aanvang van de werkzaamheden aan de weg en meer dan 90% van de te compenseren bomen zijn al geruime tijd aangeplant; de resterende 10% te compenseren bomen zullen binnen de daarvoor gestelde wettelijke termijn worden aangeplant.</p>

			Ook voor de Ring Utrecht vindt de natuur- en boscompensatie binnen de wettelijke kaders en termijnen plaats.
ZWE-00877	1	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren er tegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af.	Er is geen sprake van uitstel van de geluidssanering; de geluidssanering voor de A12 is onderdeel van het project ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidsschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidsschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal. In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.
ZWE-00879	1	Hieronder stel ik u op de hoogte van mijn zienswijze aangaande het ontwerp-tracébesluit Ring Utrecht. De argumenten voor de in het Ontwerp Tracé Besluit (OTB) voorgestelde verbreding overtuigen mij niet. Nut en noodzaak Het voorliggende plan stuit op enkele grote uitdagingen in de uitvoering, waardoor dit project al een forse begroting heeft. Het is voor mij niet overtuigend dat deze hoge kosten gerechtvaardigd zijn, als je de opbrengsten van dit project er tegen afzet. Er is filevorming maar de files op dit traject staan niet prominent in de file top 50. Bovendien zal dit project, ook in de meest gunstige berekeningen van Rijkswaterstaat zelf, de files na oplevering niet oplossen. Dat betekent dat er veel gemeenschapsgeld wordt gestoken in een relatief klein probleem, dat ook nog eens niet wordt opgelost. Ik maak me ook zorgen over hoe reëel deze begroting is. Gezien de enorme budgetoverschrijdingen bij grote projecten in de afgelopen decennia en de uitdagingen in dit project, waarvan enkelen nog niet volledig zijn uitgedacht, lijkt mij overschrijding van budget en tijd te verwachten. Onderzoek wijst uit dat meer en bredere wegen leiden tot meer verkeer. Automobilisten zullen een alternatieve route minder snel overwegen, met als gevolg dat deze regio meer autoverkeer zal moeten verwerken. Dat betekent meer luchtvervuiling en geluidsoverlast. Het effect van de verbreding zal snel zijn uitgewerkt, zoals ook blijkt uit ervaring met de verbreding A2 en A4. De verwachting is dat in 2030 de vertraging gelijk is aan nu, veroorzaakt door meer verkeer op de Ring Utrecht. Het verbreden van de bak in Amelisseweerd is overbodig. Immers: binnen de bestaande bak passen óók al 2 maal 6 rijstroken. Het is natuurlijk veel goedkoper om die aan te leggen. Bovendien brengt dat veel minder risico op beschadiging van het folie met zich mee. Heel recent zijn de effecten van de verbreding van de A4 duidelijk geworden. De VID stelt dat "duidelijk is dat met name de opdeling van de A4 bij Leiden in een hoofd en parallelbaan de doorstroming geen goed heeft gedaan. We staan weer vaker stil, dus kunnen we stellen dat de maatregelen averechts effect sorteren. De definitieve oplossing, die € 600.000.000 heeft gekost, geeft verdubbeling van de filedruk." In het OTB is op een zelfde manier sprake van het scheiden van verkeersstromen, waardoor flexibel gebruik van de weg onmogelijk wordt gemaakt. Het lijkt mij dat we hiermee hetzelfde effect zullen krijgen als nu blijkt op te treden op de A4. Het valt mij op dat er goede alternatieven lijken te zijn om de huidige filelast te verminderen tegen een fractie van de prijs. Bijvoorbeeld zes rijstroken binnen de bak en aanpassing van de maximumsnelheid naar 80 km per uur. Wanneer men merkt dat de doorstroming bij 80 km per uur verbetert, dan wennen de meeste automobilisten daar ook aan.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur en 2x6 rijstroken). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisseweerd). Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer, hoofdstuk 8. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak. Uit hoofdstuk acht van het deelrapport Verkeer valt op te maken dat het project Ring Utrecht leidt tot een verbetering van de doorstroming op de Ring Utrecht en het onderliggend wegennet in de regio. In de situatie zonder project wordt niet voldaan aan de streefwaarden voor de reistijdverhoudingen, maar in de projectsituatie wel. Ook het aantal filelocaties neemt af. Uit het MIRT projectenoverzicht 2015 valt op te maken dat het project Ring Utrecht een bijdrage levert aan de oplossing van vijf files uit de filetop50. De hoogst genoteerde file staat op nummer 4 op de A28 voor knooppunt Rijnsweerd. Dit is toegelicht in de toelichting van het tracébesluit, paragraaf 2.1 tabel 2.2.

2	<p>In het OTB is gekozen voor een ontwerpsnelheid van 130 km per uur. Dit als uitgangspunt voor een dergelijk project te kiezen lijkt mij een partijpolitieke keuze. Het lijkt erop dat dit uitgangspunt niet uit rationele overwegingen maar op emotionele gronden is gekozen. Uit onderzoek is gebleken dat 130 km per uur weinig tijdswinst oplevert, hooguit enkele minuten. Inmiddels is ook uit onderzoek gebleken wat het effect op luchtkwaliteit is. Aangezien de luchtkwaliteit in het Utrechtse nog steeds niet aan de normen voldoet, laat staan aan het streven van de WHO, is dit een belangrijk argument. Tel daarbij op de stijging van het aantal verkeersdoden (9% in 2015) waarvan het grootste deel op de 130 km-wegen. Minister Schultz heeft in de tweede kamer als argument genoemd dat 130 km per uur kunnen rijden "beter aansluit bij de beleving van de weggebruiker." Waarmee het duidelijk is dat het emotionele argument hier prevaleert.</p>	<p>In het ontwerp-tracébesluit is niet gekozen voor een ontwerpsnelheid van 130 kilometer per uur. In de toelichting van het ontwerp-tracébesluit staat op pagina 122 aangegeven: "De maximumsnelheden zoals die in het gehele plangebied in de huidige situatie gelden blijven na realisatie van het tracébesluit gehandhaafd met uitzondering van de in tabel 3.1 weergegeven wegvakken. Op de overige wegvakken wijzigt de snelheid niet. De maximumsnelheid is overal 100 km/uur met uitzondering van de parallelbanen langs de A12 (80 km/uur) en op het traject A27 Rijnsweerd-Bilthoven (120 km/uur). Op verbindingswegen is sprake van op- en afbouwende snelheden. De drie wegvakken in tabel 3.1.1. betreffen het wegvak A28 waterlinieweg-Rijnsweerd waar de snelheid daalt van 100 naar 70 km/uur. De verbindingsweg A28 Oost naar A27 Zuid gaat van 70 naar 100 km/uur en de verbindingsweg van de A27 Noord naar A28 Oost gaat van 50 naar 80 km/uur.</p>
3	<p>Milieu en gezondheid</p> <p>In Amelisweerd staan vele eeuwenoude bomen. Die zijn onvervangbaar. Er is een compensatieverplichting maar op de informatieavond van Rijkswaterstaat is pijnlijk duidelijk geworden dat deze compensatie van 16 hectare bos niet realiseerbaar is in de regio van dit tracé. Het afkopen is nog niet in de begroting opgenomen maar zal wel de realiteit zijn. De schade die hiermee wordt aangebracht is dus onherstelbaar. Deze regio heeft al weinig groen, wat er is verdient bescherming. Het wordt steeds duidelijker hoe belangrijk groen in de directe nabijheid is voor de luchtkwaliteit. Met een steeds sneller groeiende bevolking in deze stedelijke regio is dit ook een economisch argument. Immers, het begint steeds duidelijker te worden wat de oplopende kosten zijn in gezondheidszorg bij slechte luchtkwaliteit.</p> <p>Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie, gebruikt in de huidige bak bij Amelisweerd, gaat daar de grondwaterstand veranderen. Wat hiervan de gevolgen zullen zijn op dit unieke natuurgebied is niet in kaart gebracht.</p> <p>De bouwwerkzaamheden zullen minimaal 8 Jaar in beslag nemen. Gedurende deze periode is er sprake van veel meer geluidsoverlast en verslechterde luchtkwaliteit. Deze periode acht ik onaanvaardbaar voor de grote groep bewoners langs dit tracé afgezet tegen wat daar uiteindelijk dan tegenover zou moeten staan.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>In het project Ring Utrecht is voorzien in maatregelen om de effecten op de natuur te beperken (mitigatie) en om effecten te compenseren. Deze maatregelen zijn uitvoerig toegelicht in de rapportage Natuurmitigatie en compensatieplan. Dit is een onderliggende rapportage bij het tracébesluit en bij de milieu-effectrapportage. Een voorbeeld van een mitigerende maatregel is het aanbrengen van vleermuisvriendelijke verlichting in onderdoorgangen. Voor een betere sociale veiligheid is een goed verlichte onderdoorgang noodzakelijk. Bij gewone verlichting werkt dat verstorend voor de vleermuizen. met de plaatsing van zorgvuldig geplaatste vleermuisvriendelijke verlichting wordt ervoor gezorgd dat de vleermuizen ongehinderd door de onderdoorgang kunnen vliegen terwijl meteen de sociale veiligheid verbetert. Ook zijn er algemene natuurversterkende maatregelen, zoals het realiseren van natuurvriendelijke oevers. Deze komen niet voort uit de noodzaak om effecten voor een bepaalde soort te beperken, maar uit de ambitie om de algehele natuurwaarde en daarmee de biodiversiteit in het plangebied te versterken.</p> <p>Compensatie vindt plaats voor ecologische hoofdstructuur (EHS) en voor bomen, op basis van wettelijke regelingen. In het project is uitgegaan van een ruimhartige compensatie. Dit betekent dat er meer compensatie plaats vindt dan minimaal wettelijk noodzakelijk is. Dit is toegelicht in genoemd Natuurmitigatie- en compensatieplan. In de Nota van Wijziging en het tracébesluit is de EHS-compensatie verder uitgewerkt dan in het ontwerp-tracébesluit.</p> <p>In tegenstelling tot hetgeen inspreker stelt vindt compensatie van de ecologische hoofdstructuur (EHS) wel binnen de regio plaats. De voorgestelde locaties dragen alle bij aan het versterken van de ecologische structuur ten oosten van de stad Utrecht. In het proces zijn locaties onderzocht die dichterbij het landgoed Amelisweerd aanliggen. Om verschillende redenen (onder andere grondeigendom) zijn deze locaties afgevalen.</p>
4	<p>Ondeugdelijkheden in het plan, bouwwerkzaamheden, risico's</p> <p>De bouwperiode bedraagt (minimaal) 8 Jaar. Dat is zo lang dat alle risico's goed in kaart gebracht moeten zijn. Hierover vind ik in de plannen te weinig of slecht toetsbare informatie. Wat zijn de risico's op: veranderingen in de grondwaterstand en risico op verzakken van woningen en kantoren (Lunetten, Rijnsweerd); beschadiging van het folie; trillingen door bouwwerkzaamheden en mogelijke schade daardoor aan gebouwen; regulier vervoer van schadelijk stoffen tijdens de bouwperiode;</p>	<p>Er bestaat een kans dat door werkzaamheden aan de Ring Utrecht schade ontstaat aan eigendommen van derden. Aan de hand van de voorgenomen werkzaamheden wordt een invloedsgebied in kaart gebracht. Binnen dit gebied worden – vóór aanvang van de werkzaamheden – bouwkundige vooropnamen uitgevoerd aan objecten, installaties of landbouwgronden. De vooropnamerapporten worden aan de eigenaren verstrekt en gebruikt om te beoordelen of er een verband bestaat tussen schade en de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Aangewezen objecten, installaties of landbouwgronden zullen worden gemonitord tijdens de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Indien er volgens een benadeelde schade is ontstaan als gevolg van de werkzaamheden dan kan deze een verzoek om schadevergoeding indienen.</p>

		<p>verkeerschaos, niet alleen op het bouwtraject maar ook in het zuid-oostelijk deel van de stad Utrecht; bereikbaarheid van Zuid-Utrecht voor bewoners en bezoekers; verslechtering van leefbaarheid als gevolg van bouwoverlast? Het OTB overtuigt niet dat gedurende de bouwperiode de veiligheid van verkeersdeelnemers en omwonenden wordt geborgd.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p> <p>De veiligheid van verkeersdeelnemers en omwonenden is, naast het beperken van hinder, een belangrijk uitgangspunt voor de realisatiefase. In het contract met de aannemer(s) worden hiervoor randvoorwaarden opgenomen en de aannemers worden uitgedaagd om hiervoor een zo goed mogelijke werkwijze te ontwikkelen. Zie ook het algemene deel van de Nota van Antwoord over bouwhinder en verkeershinder.</p>
ZWE-00880	2	<p>Ik sluit mij graag aan bij de wens van de provincie Utrecht zoals die tijdens de Statenvergadering van maandag 6 juni 2016 naar voren kwam: De provincie wil dat de minister de noodzaak van de verbreding van de Ring Utrecht beter onderbouwt. Provinciepolitici willen weten welke verkeerstechnische en economische argumenten er zijn om de A27 en de A12 te verbreden. De plannen moeten worden getoetst "aan de meest actuele onderzoeksresultaten en groeiscenario's". Het besluit zoals het er nu ligt is gebaseerd op oude cijfers en prognoses. Ook gaat de provincie vragen om betere natuurcompensatie.</p>	<p>In het project Ring Utrecht is voorzien in maatregelen om de effecten op de natuur te beperken (mitigatie) en om effecten te compenseren. Deze maatregelen zijn uitvoerig toegelicht in de rapportage Natuurmitigatie en compensatieplan. Dit is een onderliggende rapportage bij het tracébesluit en bij de milieu-effectrapportage. Een voorbeeld van een mitigerende maatregel is het aanbrengen van vleermuisvriendelijke verlichting in onderdoorgangen. Voor een betere sociale veiligheid is een goed verlichte onderdoorgang noodzakelijk. Bij gewone verlichting werkt dat verstrend voor de vleermuizen. met de plaatsing van zorgvuldig geplaatste vleermuisvriendelijke verlichting wordt ervoor gezorgd dat de vleermuizen ongehinderd door de onderdoorgang kunnen vliegen terwijl meteen de sociale veiligheid verbetert. Ook zijn er algemene natuurversterkende maatregelen, zoals het realiseren van natuurvriendelijke oevers. Deze komen niet voort uit de noodzaak om effecten voor een bepaalde soort te beperken, maar uit de ambitie om de algehele natuurwaarde en daarmee de biodiversiteit in het plangebied te versterken.</p> <p>Compensatie vindt plaats voor ecologische hoofdstructuur (EHS) en voor bomen, op basis van wettelijke regelingen. In het project is uitgegaan van een ruimhartige compensatie. Dit betekent dat er meer compensatie plaats vindt dan minimaal wettelijk noodzakelijk is. Dit is toegelicht in genoemd Natuurmitigatie- en compensatieplan. In de Nota van Wijziging en het tracébesluit is de EHS-compensatie verder uitgewerkt dan in het ontwerp-tracébesluit.</p> <p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit zoals nu voorligt. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p>
	8	<p>Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>

	9	<p>Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
	11	<p>De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.</p>	<p>De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.</p>
ZWE-00881	1	<p>Hier is onze zienswijze over de geplande verbreding van de A27 in de buurt van de wijk Lunetten.</p> <p>Wij wonen inmiddels zes jaar met plezier in de wijk Lunetten. Wij wonen vlakbij de verbindingsweg van de A27 naar de A12, met vanuit onze achtertuin uitzicht op stadsboerderij de Koppel. Toen wij zes jaar geleden voor deze woning kozen hebben we het veel gehad over de invloed van de luchtverontreiniging op onze kinderen. Uiteindelijk hebben toch gekozen voor de woning in verband met het vele groen in de buurt en de fijne speelmogelijkheden. Wij hoopten ook dat de luchtkwaliteit alleen maar zou verbeteren door nieuwe technologieën zoals hybride en elektrische auto's.</p> <p>Nu dreigen de wegen die ons omringen breder en drukker te worden en dat vinden wij een zorgelijke ontwikkeling. Het is nu al zo dat de geluidsoverlast tijdens een wandeling door het park hinderlijk is en we aan de lappen waarmee we onze ramen schoonmaken kunnen zien dat er veel roet neerslaat. Dit zien wij liever verbeteren dan verslechteren.</p> <p>De geluidsoverlast speelt ook in het unieke natuurgebied Amelisweerd waar we als Utrechters trots op zijn. Het constante gezoem komt helaas niet van bijen maar van de A27 erlangs.</p> <p>Wij hebben gehoord dat als het sociale verkeer op de ring met 10 procent afneemt dat dan het hele fileprobleem verdwijnt. Met het geld wat nu gereserveerd wordt voor een enorm bouwproject zijn vast creatieve projecten mogelijk om mensen in het OV of op de fiets te krijgen. Of simpelweg te laten wachten tot na de spits. Zeil proberen we ons autogebruik tot een minimum te beperken. Woon-werk verkeer naar Rotterdam doen we met fiets en openbaar vervoer. De kinderen gaan ook dagelijks op de fiets naar hun school in het centrum van Utrecht. Tijdens die fietstochten zijn we ons ook bewust van de slechte luchtkwaliteit. We hopen dat het gezondheidsvoordeel van fietsen in de toekomst de nadelen van het inademen van fijnstof en andere luchtvervuiling zal overtreffen! Het voorgestelde project en de bijbehorende kosten lijken niet in verhouding te staan tot de grootte van de huidige fileproblemen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de procedures van de Wet milieubeheer ten aanzien van geluidhinder en de afweging van doelmatige geluidmaatregelen.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>U geeft aan dat als het sociale verkeer met tien procent afneemt er geen fileprobleem meer is op de ring. Een onderzoek wat dit aantoont is niet bekend.</p>
	2	<p>Tot slot nog dit: de duur van het project wordt nu al geschat op vele jaren (8) en gezien de gevaren van wateroverlast zou het ons niet verbazen als dit nog een voorzichtige schatting is. Gaan wij acht jaar geluidsoverlast door bouwwerkzaamheden tegemoet? En acht jaar omleidingen en extra drukte op alternatieve wegen? We hopen dat als het onverhoopt doorgaat dat de geluidsschermen preventief verhoogd en verbeterd worden!</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>De wens om de geluidsschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidsschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden.</p>

		<p>Als de plannen voor de verbreding van de snelwegen door gaan is de kans groot dat wij, met pijn in ons hart. Utrecht verlaten.</p>	<p>De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden.</p> <p>Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p> <p>Het tracébesluit doet geen uitspraak over de fasering van het aanbrengen van de geluidschermen; er is dus geen toezegging mogelijk dat dit preventief plaats vindt. Zie ook het algemene deel van de Nota van Antwoord over bouwhinder en verkeershinder.</p>
ZWE-00882	1	<p>Graag vraag ik uw aandacht voor mijn opinie met betrekking tot het OTB Ring Utrecht. Dit plan is in de eerste plaats allang achterhaald door moderne ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit. Allerlei vormen van slimme bereikbaarheid en gezamenlijk of collectief autogebruik zijn niet meegenomen in de onderbouwing van plan of mogelijke alternatieven. Veel verkeerskundigen zijn er al van overtuigd dat de ontwikkeling van slimme vormen van mobiliteit dit soort enorme verbredingsplannen compleet achterhaald maken.</p> <p>Ik woon in Utrecht Lunetten en maak me ernstige zorgen over de gevolgen als het plan voor de verbreding van de A27 wordt doorgezet.</p>	<p>De ontwikkelde landelijke toekomstscenario's van de planbureaus CPB en PBL zijn de meest recente inzichten ten aanzien van de groei van de economie, autobezit en autogebruik, thuiswerken, toepassing van meer elektronica in het verkeer, elektrische fiets en andere innovatieve ontwikkelingen, et cetera meegenomen (zie desbetreffende rapportages van CPB/PBL over WLO1 en WLO2). Die landelijke toekomstscenario's vormen weer input voor de verkeersmodellen die zijn toegepast in het project Ring Utrecht. Zo wordt er onder meer rekening gehouden met een toenemend gebruik van het openbaar vervoer in de toekomst en afnemend autobezit.</p> <p>De ontwikkeling van de zelfrijdende auto is omgeven met zoveel onzekerheden, dat die nog niet verwerkt is in de toekomstscenario's van de planbureaus, ook niet in de meest recente.</p>
	2	<p>Milieu en gezondheid Toename broeikasgassen</p> <p>Op milieugebied is er niet veel goeds te verwachten van dit plan. Door de verbreding van de A27 zal de automobilititeit alleen maar toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de aarde. Als de gekozen ontwerpssnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Als de maximum snelheid nu 80 km per uur gaat is verbreding niet eens meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden!</p>	<p>De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p> <p>Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>
	3	<p>Geluidsoverlast</p> <p>Deze is nu al onaanvaardbaar groot, zeker in Lunetten (evenals de slechte luchtkwaliteit). De geluidschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd, Lunetten en Utrecht-Noord zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg echt te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te geven. De schermen moeten overal op zijn minst 4 m hoogte hebben om ook op enige honderden meters afstand van de weg het geluid flink te verlagen. Overigens moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door ze te voorzien van volledig geluidabsorberende tegels. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. U moet gezondheidsschade door geluidsoverlast zoveel mogelijk voorkomen. Het volstaat hoegenaamd niet om aan de toch al slappe regeltjes te voldoen. Meer ambitie is nodig.</p>	<p>Uit het akoestisch onderzoek bij het tracébesluit is gebleken dat met het maatregelenpakket zoals dat is opgenomen in het tracébesluit in Rijnsweerd en de wijken daarachter kan worden voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer. In het hoofdstuk Geluid van de Nota van Antwoord wordt nader ingegaan op de vragen en opmerkingen die in de zienswijzen zijn gesteld ten aanzien van de geluidssituatie in Rijnsweerd.</p> <p>De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden.</p> <p>De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen</p>

		Overigens, als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Gezien het feit dat de woonwijken in het zuiden van Utrecht nu al erg veel te lijden hebben onder de grote geluidsoverlast.	gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.
	4	Luchtkwaliteit De luchtkwaliteit in de stad Utrecht voldoet nog steeds niet aan de Europese richtlijnen en is veel ongezonder dan de WHO-norm voorschrijft. De gemeente Utrecht zet momenteel alles op alles om de lucht in de stad te ontgiften. Verbreiding van de Ring Utrecht zal een aanzuigende werking hebben op verkeer door en om de stad. Ook zullen de achtergrondconcentraties van de gifstoffen toenemen. Hierdoor zal de lucht nog viezer worden. Het aantal inwoners in de stad dat vroegtijdig sterft en/of ziek wordt zal dramatisch stijgen. Daarnaast is het ook zeer waarschijnlijk dat door de toename van NO2 uitstoot die het resultaat zal zijn van dit besluit. Utrecht nog langer niet aan de EU-normen voldoet. Het is daarnaast volstrekt niet te accepteren dat u nog steeds uitgaat van de Europese richtlijnen. Als overheid heeft u de plicht om voor uw burgers te zorgen. Het gaat hier om hun gezondheid, hun leven.	In hoofdstuk 8 van de milieu-effectrapportage worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een afname van concentratiewaarden, vanwege de afname van de achtergrondconcentraties. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. De Europese bronmaatregelen zijn momenteel het meest kosteneffectief om de luchtkwaliteit te verbeteren. Om het wagenpark de komende jaren schoner te krijgen wordt het gebruik van minder milieubelastende brandstoffen zoals waterstof en de verdere ontwikkeling van elektrische voertuigen gestimuleerd. De WHO gezondheidsadvieswaarden, die lager liggen dan de huidige EU-normen, zullen waarschijnlijk in 2026 als norm gelden. Na realisatie (2026) zal door de jaarlijkse NSL monitoring getoetst worden aan de dan geldende normen. Indien de dan geldende normen worden overschreden zullen extra maatregelen worden genomen.
	9	Gevaar van verzakking Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht! Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het folie beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico! Voeg daarbij de zeer gebrekkige economische onderbouw van het project en u zult met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.
ZWE-00883	3	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpssnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.
	9	Het valt mij op dat er goede alternatieven lijken te zijn om de huidige filelast te verminderen tegen een fractie van de prijs. Bijvoorbeeld zes rijstroken binnen de bak en aanpassing van de maximum-snelheid naar 80 km per uur. Wanneer men merkt dat de doorstroming bij 80 km per uur verbetert, dan wennen de meeste automobilisten daar ook aan.	De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin

			gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximumsnelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.
	11	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.
	13	Ondeugdelijkheden in het plan, bouwwerkzaamheden, risico's De bouwperiode bedraagt (minimaal) 8 jaar. Dat is zo lang dat alle risico's goed in kaart gebracht moeten zijn. Hierover vind ik in de plannen te weinig of slecht toetsbare informatie. Wat zijn de risico's op: - veranderingen in de grondwaterstand en risico op verzakken van woningen en kantoren (Lunetten, Rijnsweerd); - beschadiging van het folie; - trillingen door bouwwerkzaamheden en mogelijke schade daardoor aan gebouwen; - regulier vervoer van schadelijk stoffen tijdens de bouwperiode; - verkeerschaos, niet alleen op het bouwtraject maar ook in het zuid-oostelijk deel van de stad Utrecht; - bereikbaarheid van Zuid-Utrecht voor bewoners en bezoekers; - verslechtering van leefbaarheid als gevolg van bouwoverlast? Het OTB overtuigt niet dat gedurende de bouwperiode de veiligheid van verkeersdeelnemers en omwonenden wordt geborgd.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). De inpassing van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie ook voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).
ZWE-00884	5	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.	Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermde Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit. Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl .
	8	De werkzaamheden naast de bak bij Nieuw-Amelisweerd leiden naar te vrezen valt tot veranderingen in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de

			folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
ZWE-00885	3	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.
	9	Het valt mij op dat er goede alternatieven lijken te zijn om de huidige filelast te verminderen tegen een fractie van de prijs. Bijvoorbeeld zes rijstroken binnen de bak en aanpassing van de maximum-snelheid naar 80 km per uur. Wanneer men merkt dat de doorstroming bij 80 km per uur verbetert, dan wennen de meeste automobilisten daar ook aan.	De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.
	11	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.
	13	Ondeugdelijkheden in het plan, bouwwerkzaamheden, risico's De bouwperiode bedraagt (minimaal) 8 jaar. Dat is zo lang dat alle risico's goed in kaart gebracht moeten zijn. Hierover vind ik in de plannen te weinig of slecht toetsbare informatie. Wat zijn de risico's op: - veranderingen in de grondwaterstand en risico op verzakken van woningen en kantoren (Lunetten, Rijnsweerd); - beschadiging van het folie; - trillingen door bouwwerkzaamheden en mogelijke schade daardoor aan gebouwen;	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). De inpassing van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie ook voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.

		<ul style="list-style-type: none"> - regulier vervoer van schadelijk stoffen tijdens de bouwperiode; - verkeerschaos, niet alleen op het bouwtraject maar ook in het zuid-oostelijk deel van de stad Utrecht; - bereikbaarheid van Zuid-Utrecht voor bewoners en bezoekers; - verslechtering van leefbaarheid als gevolg van bouwoverlast? <p>Het OTB overtuigt niet dat gedurende de bouwperiode de veiligheid van verkeersdeelnemers en omwonenden wordt geborgd.</p>	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).
ZWE-00886	15	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.
	17	De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen in plaats van toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting.	De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen. In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen. Dit kan worden bereikt door het scherm met absorberend materiaal te bekleden of het scherm vanuit de weg gezien achterover te laten hellen.
ZWE-00887	2	Wie zit er eigenlijk achter dit project? Vervoerders EVO en TLN pleiten voor een bereikbaar Nederland. Een wens waarin iedereen zich kan vinden lijkt me. Alleen trekt u er een totaal verkeerde conclusie uit. Zij willen vooral het aantal personenauto's verminderen, met name op het onderliggende wegennet. Dit project zal het tegenovergestelde effect hebben en nog meer verkeer aantrekken, waardoor er opnieuw files ontstaan. Daarnaast blijkt steeds weer uit diverse onderzoeken dat files alleen structureel verminderd worden d.m.v. rekeningrijden.	De file top 20 lijst van EVO/TLN betreft trajecten met de meest economische schade voor het vrachtverkeer. Daarnaast is er echter ook sprake van economische schade door vertraging bij het personenautoverkeer, welke niet in de in de kostenberekening zit. Zie voor verdere beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging en paragraaf 2.2. Nut en noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).
	4	Door de verbreding van de A27 zal de automobilititeit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.
	8	Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.	De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op

			enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.
ZWE-00888	1	De natuur en luchtkwaliteit heeft ernstig te leiden onder het plan van de verbreding van de A27. Een plan dat waarschijnlijk het fileprobleem niet eens oplost. Graag zou ik zien dat de unieke natuur van Amelisweerd nu voorrang krijgt. De natuurwaarde is een zekerheid, de uitkomst van de verbreding gehuld in onzekerheid. Geef vogels de kans om te broeden, water de kans om te stromen en bomen de kans om te groeien. Persoonlijk heb ik vertrouwen in de innovatieve en creatieve vermogens van de mens. Wanneer er zo'n groot budget beschikbaar is moeten alternatieven mogelijk zijn. Investeren in OV en fiets klinkt mij dan als logisch in de oren, maar wie weet wat er nog meer te bedenken is? Ook met oog op het klimaatverdrag zou ik verwachten dat er juist nu ingezet wordt op duurzame oplossingen. Grijp de kans aan om te inspireren!	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.(2.8.2 Amelisweerd)</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p>
ZWE-00889	2	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.
	6	En tenslotte, over de impact van het ontwerp: Naast de aantasting van Amelisweerd en de directe leefomgeving, hebben we het ook over ernstige aantasting van de luchtkwaliteit, doordat nog meer auto's per minuut onze wijk zullen passeren. De schermen helpen niet tegen deze luchtkwaliteitverslechtering.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.
	13	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
	18	Tenslotte, de berekening van de luchtvervuiling is gebaseerd op de afspraak dat men ook na de wegwerkzaamheden op de weg maximaal 80 en 100 km/u mag rijden. Dat dit soort afspraken niet houdbaar zijn, is al vaker gebleken: ook elders zijn né wegverbredingen, maximum snelheden naar boven toe aangepast, met alle nadelen voor de mensen in de directe omgeving. Hierdoor zal de geluidsoverlast en de aantasting van de luchtkwaliteit veel harder toenemen dan u nu voorrekent. Ik heb in geen enkele mate het vertrouwen dat dit soort afspraken gehandhaafd blijven op het moment dat er deze 'racebaan' er ligt.	De snelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in het tracébesluit. Dit betreft een maximumsnelheid van 100 km/uur op de A27, behalve 120 km/uur op het gedeelte boven Utrecht noord. Op de A12 geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur op de hoofdbaan en 80 km/uur op de parallelbaan. Op het moment van publicatie van het tracébesluit zijn er geen plannen daarna de snelheid te veranderen. Echter, het kan niet dat in het tracébesluit bepalingen opgenomen worden die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op veranderde inzichten in te gaan. Wel zal, mocht een verandering later in overweging genomen

			worden, de daartoe bestemde wettelijke procedure doorlopen worden met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.
ZWE-00890	3	De landschapswal is nu een belangrijk geluidslek in Amelisweerd. Herstel is onvoldoende. De landschapswal plus de aansluitende schermen moeten overal minimaal 4 m boven wegdek hoog zijn. Wellicht dat de geluidbelasting in Amelisweerd bij wind uit NW-richtingen dan niet toeneemt ondanks de verkeerstoename en ter hoogte van het ergste lek iets afneemt (bij de overgang van wal naar scherm langs de bak).	De landschapswal bij Amelisweerd zoals die in het ontwerp-tracébesluit is opgenomen is in het tracébesluit vervangen door een landschapsscherm, zie ook de Nota van Wijzigingen. De geluidbeperkende werking van dit scherm is nu ook doorgerekend; daaruit blijkt dat de toekomstige geluidbelasting in Amelisweerd iets lager is dan de geluidbelasting die nu is toegestaan op basis van het geldende geluidproductieplafond. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 Geluid (2.5.8 geluid - Amelisweerd) een kaart opgenomen met daarop de ligging van de geluidcontouren. Hierin is deze verbetering te zien.
	17	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stressfactor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
	19	De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen in plaats van toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting.	De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen. In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen. Dit kan worden bereikt door het scherm met absorberend materiaal te bekleden of het scherm vanuit de weg gezien achterover te laten hellen.
ZWE-00892	7	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.
	12	Het is het onduidelijk welke emissiefactoren zijn gebruikt. Zijn de prognoses gebaseerd op de schone papieren typekeuringsnormen of de veel hogere emissies van de echte tests op de weg? Hoe verloopt de vervanging van oude door nieuwe voertuigen? De penetratiegraad van schonere voertuigen in het toekomstige wagenpark kan tegenvallen doordat auto's een steeds langere levensduur bezitten (https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2016/20/personenauto-s-steeds-ouder). Graag aangeven hoe u dit verdisconteert.	In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&M bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Tabellen_grafieken/Milieu_Leefomgeving/Emissiefactoren . De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer.

			Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.
ZWE-00893	7	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stressfactor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
ZWE-00894	2	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	<p>De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p> <p>Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>
ZWE-00895	9	Het valt mij op dat er goede alternatieven lijken te zijn om de huidige filelast te verminderen tegen een fractie van de prijs. Bijvoorbeeld zes rijstroken binnen de bak en aanpassing van de maximumsnelheid naar 80 km per uur. Wanneer men merkt dat de doorstroming bij 80 km per uur verbeterd, dan wennen de meeste automobilisten daar ook aan.	<p>De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p> <p>Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>
	14	<p>Wat zijn de risico's op:</p> <ul style="list-style-type: none"> - veranderingen in de grondwaterstand en risico op verzakken van woningen en kantoren (Lunetten, Rijnsweerd); - beschadiging van het folie; 	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>De inpassing van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen</p>

		<ul style="list-style-type: none"> - trillingen door bouwwerkzaamheden en mogelijke schade daardoor aan gebouwen; - regulier vervoer van schadelijk stoffen tijdens de bouwperiode; - verkeerschaos, niet alleen op het bouwtraject maar ook in het zuid-oostelijk deel van de stad Utrecht; - bereikbaarheid van Zuid-Utrecht voor bewoners en bezoekers; - verslechtering van leefbaarheid als gevolg van bouwoverlast? <p>Het OTB overtuigt niet dat gedurende de bouwperiode de veiligheid van verkeersdeelnemers en omwonenden wordt geborgd.</p>	<p>zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie ook voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p>
ZWE-00896	8	<p>Het valt mij op dat er goede alternatieven lijken te zijn om de huidige filelast te verminderen tegen een fractie van de prijs. Bijvoorbeeld zes rijstroken binnen de bak en aanpassing van de maximum-snelheid naar 80 km per uur Wanneer men merkt dat de doorstroming bij 80 km per uur verbetert dan wennen de meeste automobilisten daar ook aan.</p>	<p>De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p> <p>Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>
ZWE-00897	9	<p>Het valt mij op dat er goede alternatieven lijken te zijn om de huidige filelast te verminderen tegen een fractie van de prijs. Bijvoorbeeld zes rijstroken binnen de bak en aanpassing van de maximumsnelheid naar 80 km per uur Wanneer men merkt dat de doorstroming bij 80 km per uur verbetert, dan wennen de meeste automobilisten daar ook aan.</p>	<p>De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p> <p>Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>
	13	<p>Ondeugdelijkheden in het plan, bouwwerkzaamheden, risico's.</p> <p>De bouwperiode bedraagt (minimaal) 8 jaar Dat is zo lang dat alle risico's goed in kaart gebracht moeten zijn. Hierover vind ik in de plannen te weinig of slecht toetsbare informatie.</p> <p>Wat zijn de risico's op:</p> <ul style="list-style-type: none"> - veranderingen in de grondwaterstand en risico op verzakken van woningen en kantoren (Lunetten, Rijnsweerd); - beschadiging van het folie; - trillingen door bouwwerkzaamheden en mogelijke schade daardoor aan gebouwen; - regulier vervoer van schadelijk stoffen tijdens de bouwperiode; - verkeerschaos, niet alleen op het bouwtraject maar ook in het zuid-oostelijk deel van de stad Utrecht; - bereikbaarheid van Zuid-Utrecht voor bewoners en bezoekers; - verslechtering van leefbaarheid als gevolg van bouwoverlast? 	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>De inpassing van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie ook voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p>

		Het OTB overtuigt niet dat gedurende de bouwperiode de veiligheid van verkeersdeelnemers en omwonenden wordt geborgd.	
ZWE-00898	1	De verbreding van de A27 eist veel ruimte op rondom de stad Utrecht. Met name bij Rijsweerd, Amelisweerd en Lunetten is het ruimtebeslag erg groot. Ook kost het project 1,2 miljard euro aan gemeenschapsgeld. Onnodig, want er zijn wetenschappelijke onderzoeken (CPB en PBL) die aangeven dat de economische groei waarop de plannen zijn gebaseerd onzeker danwel te hoog zijn. De bereikbaarheid van de regio wordt niet verbeterd door de aanleg van meer snelwegen. Het onderliggend wegennet in de stad Utrecht kan niet aangepast worden, dus zal een verbreding van de snelwegen leiden tot meer files op de op- en afritten van de Ring Utrecht (o.a. bij de Uithof/Utrecht Science Park).	<p>Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer, hoofdstuk 8.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Het beleid van de gemeente Utrecht is beschreven in het ambitiesdocument 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar' (UAB) (gemeente Utrecht, januari 2012) en verder uitgewerkt in het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB)', Mobiliteitsplan Utrecht 2025 (gemeente Utrecht mei 2016). In de onderzoeken voor het tracébesluit Ring Utrecht is rekening gehouden met UAB-maatregelen waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden. Dit betekent bijvoorbeeld dat de onderzoeken in het deelrapport Verkeer rekening houden met de afwaardering van de Cartesiusweg en 't Goylaan naar een enkelstrooks profiel. In eerdere fasen van het project (trechterstappen, fase 2a) is UAB meegenomen als gevoeligheidsanalyse in het verkeersonderzoek.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (advies centraal planbureau).</p> <p>In hoofdstuk acht van het deelrapport verkeer wordt ingegaan op het effect van het project Ring Utrecht op de Ring Utrecht en op het onderliggend wegennet. In nauw overleg met andere wegbeheerders zijn aanvullende maatregelen opgenomen in het ontwerp om de doorstroming van het verkeer ter plaatse van toe- en afritten te bevorderen (zie artikel 2 van het ontwerp-tracébesluit). Het project levert een duidelijke verbetering van de bereikbaarheid op. Filelocaties verdwijnen of verminderen. Het project zorgt ervoor dat er voldaan wordt aan de streefwaarde voor de bereikbaarheid uit het SVIR en levert een bijdrage aan het oplossen van vier files uit de filetop50 (Zie MIRT projectenoverzicht 2015).</p> <p>Zie voor een nadere toelichting op nut en noodzaak van het project hoofdstuk twee van de toelichting op het tracébesluit.</p>
	2	<p>Luchtverontreiniging</p> <p>Voordorp is een wijk die heel dicht tegen de A27 aan ligt. Aan de straat parallel aan de A27 liggen de woningen ca 60 m vanaf de weg. Al 25 jaar wordt er veel overlast door verkeerslawaaï en slechte luchtkwaliteit ervaren door de bewoners. De aanleg van twee extra rijstroken op de A27 langs Voordorp betekent een aantrekking van meer autoverkeer. Dit houdt in dat de luchtverontreiniging (fijnstof en roet) zal toenemen. Wellicht is het effect van een verbreding op de korte termijn ivermindering, maar deze winst zal snel teniet gedaan worden door de aanzuigende werking van meer auto's. Per saldo dus geen verbetering van de luchtkwaliteit voor de aanwonenden.</p> <p>Het is ook u bekend dat autofabrikanten de uitstoot van hun auto's gunstiger voorstellen. De werkelijke uitstoot blijkt ernstiger te zijn dan de testen uitwijzen. Kunt u antwoord geven op de vraag of de prognoses in het OTB gebaseerd zijn op de testresultaten van de autofabrikanten, of op de werkelijke testen op de weg?</p> <p>Moderne diesel- en vrachtauto's stoten meer stikstofoxiden uit dan de norm. Het wegverkeer is dus nog veel schadelijker voor de natuur en de mens door stikstofdepositie dan we al wisten.</p> <p>Dit is een belangrijke reden om het autoverkeer niet nog meer toe te laten nemen, maar te zoeken naar andere, gezondere oplossingen.</p> <p>Wat ons vooral zorgen baart is het ontbreken van maatregelen tegen de (vergroting van de</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (klimaat).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>In 2009 is met het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) gezocht naar innovatieve oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit langs het rijkswegennet. Binnen het IPL zijn op basis van internationaal literatuur- en laboratoriumonderzoeken alle kansrijke maatregelen voor de verbetering van luchtkwaliteit onderzocht. De kennis is opgedaan binnen grootschalige praktijkonderzoeken die binnen het innovatieprogramma zijn uitgevoerd. Het gaat om het effect van schermen, vegetatie, overkappingen van de weg, inclusief luchtbehandeling en Dynamisch Verkeersmanagement. Informatie over de resultaten van vegetatie kunt u vinden op de site: https://www.rijksoverheid.nl/zoeken?refwoord=ipl+vegetatie. Uit het IPL onderzoek blijkt dat bomen en struiken weinig positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de Rijksweg. In het NSL rekenmodel luchtkwaliteit wordt rekening gehouden met bomen langs wegen in alleen binnenstedelijke situaties. Voor stedelijke wegen is een bomenfactor opgenomen in het</p>

	<p>luchtverontreiniging. Omwonenden worden niet beschermd tegen roet en fijnstof De huidige (door economische belangen ingegeven) normen voor luchtkwaliteit zijn niet gelijk aan de normen van de Wereld Gezondheid-samenwerking. De EU-normen voor luchtverontreiniging zijn momenteel nogal ruim en de verwachting is dat deze tussen nu en 2026 strenger worden.</p> <p>In het OTB wordt wel rekening gehouden met toekomstscenario's voor de Economische Groei, voor groei van autoverkeer, maar niet met het strenger worden van normen voor luchtkwaliteit. Deze normen dienen doorberekend te worden in het OTB.</p> <p>De gemeente Utrecht zet zich in voor een betere luchtkwaliteit voor haar bewoners door diverse maatregelen - zoiets mogen we toch ook van de landelijke overheid verwachten! Met deze wegverbredingsplannen blijkt het landelijke beleid echter haaks te staan op bijvoorbeeld het klimaatakkoord dat eind 2015 in Parijs is gesloten. Toch heeft ook Nederland zich geëngaat om de uitstoot van broeikasgassen en schadelijke stoffen te verminderen. Dit wordt door het OTB totaal niet weerspiegeld. Er wordt doorgedaan op de al decennia oude manier van ijlbestrijding door de aanleg van meer asfalt.</p> <p>In 2015 heeft de regering de klimaatzaak verloren die door Urgenda was aangespannen. Toegezegd is het vonnis uit te gaan voeren. Hoe rijmt u deze toezegging met de keuze voor de aanleg van meer asfalt, en daarmee dt (door diverse onderzoeken bewezen) toename van autoverkeer?</p> <p>Dit alles houdt in dat de gezondheid van bewoners in het geding komt bij uitvoering van de verbredingsplannen. Bij een aanhoudende keuze voor meer asfalt zijn beschermingsmaatregelen tegen luchtverontreiniging nodig. We verzoeken u op zijn minst de geplande schermen dusdanig uit te laten voeren dat ze meteen vanaf de aanleg ook fijnstof en roet absorberen.</p>	<p>rekenmodel. Dit in tegenstelling tot rijkswegen in buiten stedelijk gebied met weinig bebouwing, waar geen bomenfactor voor is opgenomen. Binnenstedelijke wegen met aan beide zijden een bomenrij hebben een negatief effect op de luchtkwaliteit, omdat uitlaatgassen onder het bladerdak blijven hangen. Het bepalen van het effect van het toepassen van vegetatie op schermen langs rijkswegen is (nog) niet mogelijk met het NSL rekenmodel.</p> <p>In het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) van het project Ring Utrecht is vegetatie meegenomen als innovatieve maatregel voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Op veel plaatsen is onderzoek gaande naar het reinigen van emissies van het wegverkeer door toevoegingen aan geluidschermen of kunstwerken. Dit kunnen specifieke katalysatoren of specifieke planten zoals een groenblijvende klimop zijn. Een recent voorbeeld hiervan is de Wall4Life. Locaties waar dergelijke maatregelen, indien gebleken effectief, specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven en geluidschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het MMA een filterende toevoeging aan de geluidschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen.</p>
3	<p>Geluidsoverlast</p> <p>Er is inmiddels veel bekend over de gezondheidsproblemen als gevolg van geluidsoverlast. Welke wetenschappelijke onderzoeken zijn gebruikt in de Planstudies Ring Utrecht? Wat zullen de gevolgen zijn voor de gezondheid van de bewoners naar aanleiding van de geluidsoverlast en de verslechtering van de luchtkwaliteit? Vanwaar slechts de ophoging van de geluidswal met 1 m naast Voordorp? Dit is een erg minimale verhoging. In Voordorp-noord wordt veel geluidsoverlast ervaren vanuit drie bronnen, namelijk de A27, de aantakking aan de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) en de spoorlijn Utrecht-Amersfoort. Waar de wind ook vandaan komt er is altijd lawaai In het OTB wordt geen rekening gehouden met deze optelling van geluidsoverlast. De geluidswal langs de A27 wordt weliswaar enkele meters noordwaarts doorgetrokken, maar dit heft de overlast niet op. Veel bewoners geven aan last te hebben van het verkeerslawaai vanuit de boog richting de NRU. Hier is geen geluidsoverlast gepland. Mogelijk komt er een geluidswal langs de noordzijde van de boog, en bewoners geven aan bezorgd te zijn over de weerkaatsing van geluid vanaf dit scherm richting Voordorp-noord.</p> <p>Wij verzoeken u de plannen dusdanig aan te passen dat ook bewoners van Voordorp-noord tegen geluidsoverlast beschermd worden door de aanleg van een geluidsscherm langs de zuidzijde van de afslag naar de NRU.</p>	<p>Om te bereiken dat de lucht schoner wordt en voldoet aan de Europese luchtnormen zijn verschillende maatregelen nodig. De EU zet in op de voortdurende aanscherping van de emissie-eisen voor nieuwe personenauto's, bestelauto's en vrachtwagens (euronormen) die bijdragen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit langs wegen. Deze eisen zorgen ervoor dat nieuwe personenauto's en vrachtauto's schoner zijn dan oudere voertuigen. De EU zet ook in op minder uitstoot van industrie, scheepvaart en landbouw. Daarnaast worden landelijke, regionale en lokale maatregelen genomen. Het rijk zet in op belastingvoordelen voor schonere auto's en stimulering van schonere vrachtauto's en bussen. Provincies zorgen voor schonere bussen. Gemeenten voeren milieuzones in voor vrachtverkeer, ontmoedigen vervuילend vervoer en zorgen voor groene golf verkeerslichten. RWS stimuleert telewerken, carpoolen en plaatst schermen. Het NSL maatregelenpakket wordt jaarlijks bijgesteld.</p> <p>Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat met het maatregelenpakket zoals dat is opgenomen in het tracébesluit in Voordorp en de wijken daarachter kan worden voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer. In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt nader ingegaan op de vragen en opmerkingen die in de zienswijzen zijn gesteld ten aanzien van de geluidssituatie in en rondom Voordorp.</p> <p>De wettelijke normen ten aanzien van geluidhinder zijn mede opgesteld ten behoeve van de bescherming van de gezondheid. Met de in het Ontwerp tracébesluit opgenomen geluidbeperkende maatregelen blijkt de geluidbelasting in vrijwel het gehele onderzoeksgebied niet hoger te worden dan is toegestaan op basis van de huidige geluidproductieplafonds. Op veel plaatsen neemt de geluidbelasting met 5 dB of meer. Op basis van het onderzoek dat is gerapporteerd in het 'Deelrapport geluid - rapportage ten behoeve van milieueffectrapport', is geconcludeerd dat het akoestisch ruimtebeslag minder wordt en het aantal gehinderden afneemt. Aangezien de geluidbelasting over het algemeen niet toeneemt, kan er geen sprake zijn van een verhoogd gezondheidsrisico ten gevolge van geluid.</p>
4	<p>Effect op recreatie- en sportgebieden en natuur</p> <p>Veel Voordorpers en nieuwe bewoners van het voormalige Veemarktterrein recreëren in het Park Voorveldse Polder. Hier zijn o.a. speelvoorzieningen voor kleine kinderen. De geluidsoverlast in dit park is erg groot. Hier staan geluidsschermen gepland van 2-3 m hoog.</p> <p>Dat is een minimale bescherming. Wij willen graag dat de geluidsschermen langs de op- en afritten minimaal 4 m hoog worden. Langs de hoofdrijbanen van de A27 zouden de schermen 6 m hoog moeten worden, even hoog als langs het voormalige Veemarktterrein en het sportterrein van Hercules verderop. We zijn er ons van bewust dat er geen woningen staan aan de zijde van de Voorveldse Polder, maar tegenover een ingreep op een recreatiegebied mag best een goede</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.(2.8.2 Amelisseweerd)</p> <p>Zoals u in uw zienswijze al aangeeft staan er aan de kant van de Voorveldse polder relatief weinig woningen in de nabijheid van het tracé. Dit beperkt de mogelijkheid tot het plaatsen van geluidschermen tot het pakket zoals dat in het tracébesluit is opgenomen.</p> <p>De Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit is nadrukkelijk een onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisseweerd, met de grootst mogelijke kwaliteitstoetslag gecompenseerd.</p>

	<p>geluidsbescherming staan, temeer daar de verbreding van de op- en afritten aan de westkant van de A27 ten koste zal gaan van het Park Voorveldse Polder.</p> <p>Ook Voordorpers recreëren in Amelisweerd dat hard wordt getroffen door de verbredingsplannen. Het is niet te bevatten dat hier weer honderden bomen gekapt dreigen te worden. Op de tekentafel lijkt dit misschien gecompenseerd te kunnen worden, maar in werkelijkheid kan het schrappen van de beleving van een stuk oud rivierbos uiteraard niet gecompenseerd worden.</p>	
5	<p>Daarnaast zijn we verbijsterd door het ontbreken van beschermende maatregelen op het vlak van geluid en luchtkwaliteit als het gaat om Amelisweerd. Zowel de vogels als de recreanten willen rust in dit bos. Zonder extra geluidsmaatregelen wordt dit gebied geconfronteerd met heel veel meer lawaai dan nu al het geval is. Hier is in het OTB totaal geen rekening mee gehouden. Wij verzoeken de minister dit probleem op te lossen.</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoelage gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van de ecologische hoofdstructuur (EHS), als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat, de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het milieu-effectrapport tweede fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigend stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de aanvullende inpassingsmaatregelen die in het tracébesluit worden getroffen, die tevens een positief effect op de geluidssituatie in Amelisweerd hebben.</p>
6	<p>Het verbreden van de bak in Amelisweerd is niet nodig, want binnen de bestaande bak passen óók al 2 X 6 banen. Het is natuurlijk veel goedkoper om het hier bij te laten. Bovendien brengt dat veel minder risico op foliebeschadiging met zich mee. Om de verkeersveiligheid te bevorderen verdient het aanbeveling om een maximumsnelheid van 80 km/u in te voeren op de hele Ring Utrecht. Dat heeft nog heel veel andere voordelen: de doorstroming wordt beter, er wordt minder fijnstof uitgestoten, en de geluidsoverlast wordt beperkt.</p> <p>Er is 1,2 miljard euro uitgetrokken voor het oplossen van een probleem waar een simpele maatregel voldoende is, namelijk de maximum snelheid naar 80 km brengen. Vanwaar dan toch de lust om zoveel geld uit te geven aan het achterhaalde concept van meer asfalt aanleggen?! Wetenschappelijke onderzoeken geven aan dat meer asfalt meer autoverkeer aantrekt en dat de files blijven. Daarnaast vinden we dat pas als duidelijk is wat de economische groei gaat inhouden een wel lonende wegaanpassing bedacht kan worden. Een dergelijke groot plan als de huidige Planstudies Ring Utrecht verdient uitstel totdat alle inzichten helder zijn! Het gaat immers over 1,2</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur en 2x6 rijstroken).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur).</p> <p>U stelt een verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen voor door de verhoging naar 130 km/u terug te draaien en een limiet van 80 of 90 km/u op ringwegen in te stellen. Dit voorstel is niet in lijn met het kabinetsbeleid. Daarin is bepalend of de EU-grenswaarden worden gehaald. Daarnaast is het effect op de concentraties vervuilende stoffen van een snelheidsverlaging direct langs de weg beperkt. Naarmate de afstand tot de snelweg toeneemt, is dit effect bijna te verwaarlozen. Een verlaging van de snelheid zal dan ook maar een zeer beperkt effect hebben op het verbeteren van de gezondheid van bewoners in de grote steden. Een groter effect op de gezondheid van inwoners van de grote steden heeft het aanpakken van de gemeentelijke knelpunten, die vooral verder binnenstedelijk liggen.</p>

		<p>miljard euro gemeenschapsgeld. Voordat er een besluit genomen wordt vragen wij aan u om een duidelijke analyse te laten uitvoeren wat de meeropbrengst is van de huidige verbredingsplannen ten opzichte van een in te stellen 80 km-zone en of een verbreding zoals hij in het OTB wordt aangegeven € 1,2 miljard waard is. Ook vinden wij dat tegen het licht gehouden moet worden hoe zich € 1,2 miljard aan kosten verhoudt ten opzichte van kosten aan alternatieve bestedingen.</p>	<p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80km/uur zijn niet nodig.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p>
ZWE-00899	7	<p>Uitvoering geluidsschermen Aan de oostzijde van de A27 ter hoogte van USP De Uithof en langs de verbindingsboog Breda - Amersfoort aan Uithofzijde zijn geluidsschermen voorzien van resp. 4 en 3 meter hoogte. De schermen in deelgebied 2, waar deze wegdelen onderdeel van zijn, worden onder een helling van 10 graden achteroverhellend geplaatst en aan de wegzijde voorzien van niet- transparant absorberend materiaal. Dit betekent dat toepassing van dit concept USP De Uithof zou doen verdwijnen achter 3 en 4 meter hoge ondoorzichtige wanden. In maatregel 2L5 is als optie opgenomen: "Transparante uitvoering mogelijk boven op de kunstwerken Weg tot de Wetenschap en Archimedeslaan." In termen van het landschapsplan gaat het hier om het creëren van een 'stadsmoment'. Het streven moet zijn om Utrecht Science Park opvallend aanwezig te laten zijn, vanuit alle windrichtingen is zichtbaarheid te allen tijde (mag een flits zijn) gewenst zodat passanten USP (on)bewust registreren. Graag breiden wij dus de suggestie uit en ons advies is om een ontwerpende partij een specifieke opgave te laten uitwerken zodat een duurzame en robuuste oplossing wordt gerealiseerd met een bij de omgeving passend ambitieniveau. Wij stellen voor om in het kader van het EPvE met u nadere invulling geven aan de uitwerking van deze plannen.</p>	<p>Zoals u al voorstelt wordt de vormgeving van de schermen en de afweging tussen transparante en groene schermen op de genoemde viaducten uitgewerkt in het Esthetisch Programma van Eisen (EPvE). U wordt in dit proces betrokken.</p>
	8	<p>Bouwterrein In het OTB is een aantal gebieden opgenomen die gereserveerd worden als werkterreinen in de bouwperiode. Hierbij is zoveel als mogelijk gezocht naar gronden die al in eigendom zijn van het Rijk of een andere overheid. In het gebied van De Uithof is een dergelijk bouwterrein voorzien tussen de A27 en de Sorbonnelaan, aan de oostzijde van de A27 tussen de Leuvenlaan en de Weg tot de Wetenschap. Gebruik van dit terrein heeft mogelijk impact op de bereikbaarheid van USP De Uithof. Wij hebben bezwaar tegen de inrichting van een bouwterrein op deze locatie tenzij er geen enkel gebruik van het OWN gemaakt wordt en de ontsluiting dus uitsluitend via het RWN geschiedt.</p>	<p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken.</p> <p>Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen.</p> <p>Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijzigingen. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>Tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken. Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen. Dat geldt bijvoorbeeld ook voor het werkterrein bij de aansluiting Uithof. Dit werkterrein is nu veel kleiner. Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de tracébesluit-tekeningen verwerkt en beschreven in de Nota van Wijziging. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>Echter, het door u benoemde bouwterrein aan de oostzijde van de A27 tussen de A27 en de Sorbonnelijst (tussen Weg tot de wetenschap en de Leuvenlaan) is op basis van de ruimte die nodig is voor de realisatie in combinatie met de landschappelijke inpassing niet aangepast.</p>
	9	<p>Ecologie In de onderzoeken wordt uitsluitend gerefereerd aan de permanente effecten van het project.</p>	<p>Uw beeld dat uitsluitend naar permanente effecten is gekeken klopt niet met de werkelijkheid. In de milieu-effectrapportage is in het hoofdstuk "Situatie tijdens de bouw" gekeken naar de effecten</p>

	<p>Tijdelijke negatieve effecten worden daarbij niet behandeld terwijl daarin wel projectrisico's schuilgaan. De goede zorg voor de leefomstandigheden van twee diersoorten is vanuit het perspectief van USP De Uithof in het bijzonder van belang mede gelet op een (compenserende) relatie met eerdere bouwingrepen binnen ons gebied:</p> <p>de geïsoleerde ringslangpopulatie tussen de bebouwing van de noordwesthoek van USP De Uithof en de verbindingsboog A28 (door de universiteit gerealiseerde broedhopen); de dwergvleermuizen. De Uithof is een belangrijk overwinteringsgebied voor dwergvleermuizen vanuit de stad. De vliegrouete door de tunnels lijkt onderschat in het OTB.</p> <p>Ten aanzien van de ringslangpopulatie merken wij op dat deze leven in het bosgebied in de oksel van het knooppunt alsmede in de moestuinen en de Botanische tuinen. Daarbij is juist het gebied nabij de snelweg het meest rustige en minst verstoorde deel van het leefgebied. In de rapporten wordt gesteld dat er geen permanente effecten op deze populatie aan de orde is omdat er in het kader van de boswet gecompenseerd moet worden. Dat zou echter wel betekenen dat er een geruime periode tijdens de uitvoering een afname van leefgebied is voor de ringslang in dit gebied. Omdat deze populatie geïsoleerd is en slechts een zeer beperkt leefgebied heeft is iedere (tijdelijke) afname een significante aantasting van de ringslang. Wij roepen op tot het treffen van zodanige maatregelen dat er tijdens de werkzaamheden wordt voorkomen dat de hier aanwezige populatie verder wordt aangetast.</p> <p>Een tijdelijke afname zou namelijk zeer wel kunnen resulteren in het volledig verdwijnen van deze populatie. Met betrekking tot de gewone dwergvleermuizen concluderen wij dat natuuronderzoek naar de vliegroutes met name is uitgevoerd in de kraamtijd. Het belang van de tunnels onder de A27 als vliegroute lijkt daardoor onderschat te zijn. Deze tunnels zijn van wezenlijk belang voor de vleermuizen om in het najaar het overwinteringsgebied te bereiken. Omdat er in die periode geen onderzoek is uitgevoerd, lijken de tunnels daardoor van minder groot belang en is het noodzakelijk aan te geven hoe tijdens de uitvoering wordt gegarandeerd dat de vliegroutes onder de snelwegen op voldoende niveau blijven.</p> <p>In de rapportage is opgenomen dat de tunnels vleermuisvriendelijke verlichting zullen moeten krijgen, in feite een contradictio in terminis. Daaraan is in deze fase nog geen invulling gegeven. Wij adviseren om ten behoeve van het ontwerp gedegen ecologisch advies in te winnen.</p> <p>Boscompensatie Universiteitsweg Noord</p> <p>In het landschapsplan wordt boscompensatie aan de Universiteitsweg Noord beschreven. Bezien vanuit het landschapsplan voor USP De Uithof is het wenselijk om langs de gehele Universiteitsweg een laanbeplanting op te nemen. Niet alleen de noordzijde van het nieuwe viaduct binnen OTB komt daarvoor in aanmerking, ook de zuidzijde. Deze overweging geven wij graag als suggestie mee.</p>	<p>in de aanlegfase, voorzover deze met de huidige inzichten ten aanzien van de aanlegfase te beschrijven zijn. In de uitwerking van de wijze van aanleg zal ook met relevante ecologische waarden rekening worden gehouden. Dit betreft nadrukkelijk ook de door u genoemde vleermuizen en ringslang. In later op te stellen ontheffingsaanvragen en ecologische werkprotocollen worden maatregelen specifiek beschreven.</p> <p>Voor wat betreft eventuele effecten op natuur tijdens de bouw zal de opdrachtnemer een ecologisch werkprotocol opstellen. In dit werkprotocol zal door opdrachtnemer worden aangegeven hoe ter plaatse omgegaan dient te worden met aanwezige flora en fauna, op welke manier en in welke periode de werkzaamheden uitgevoerd worden, kortom op welke wijze geborgd wordt dat de werkzaamheden binnen de kaders van de Flora- en faunawet zullen worden uitgevoerd. Een voorwaarde daarbij is de inzet van een deskundige. De Flora- en faunawet verbiedt het verstoren of vernietigen van vaste rust- en verblijfplaatsen zoals foerageergebied en/of migratieroutes. Zulke effecten zullen voorkomen worden. Indien dit onmogelijk blijkt, zal met behulp van een ontheffing moeten worden gewerkt.</p> <p>Aangezien er ter plaatse van de overwinteringsplaatsen van vleermuizen in de Uithof geen werkzaamheden plaatsvinden, zijn deze winterverblijfplaatsen niet beschreven in het ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage. Wel is in het deelrapport natuur beschreven dat de tunnels richting de Uithof van belang zijn voor vleermuizen. Met vleermuisvriendelijke verlichting is hier bedoeld dat indien verlichting nodig is vanwege sociale veiligheid in ieder geval verlichting toegepast moet worden die vleermuizen zo min mogelijk verstoort. Hier zijn meerdere opties mogelijk. Zowel de intensiteit, de stralingsrichting als de kleur zijn van belang voor de mate van verstoring. De inzichten hierover zijn ook nog sterk in ontwikkeling, waardoor de exacte keuze in verlichting is vrijgelaten voor de uitvoeringsfase. Overigens zijn gewone dwergvleermuizen weinig gevoelig voor verlichting, in tegenstelling tot bepaalde Myotis soorten zoals de watervleermuis. Het door u genoemde plan voor boscompensatie rond de Universiteitsweg Noord is tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit aangepast op verzoek van de directe belanghebbenden. Dit is nader toegelicht in de Nota van Wijziging.</p> <p>Uw suggestie voor de toevoeging van laanbeplanting aan de zuidzijde langs de Universiteitsweg is besproken met de gemeente De Bilt en de wegbeheerder provincie Utrecht aangezien het aanplant op hun grond zou betreffen. Deze suggestie heeft niet geleid tot een aanpassing van de maatregelen bij het tracébesluit.</p>
10	<p>Uppsalatunnel</p> <p>Ten gevolge van de aanpassing van het knooppunt Rijnsweerd wordt de Uppsalatunnel verlengd en wordt de fietsbrug Bunnikseweg vernieuwd en daarvoor een deel van de tijd uit functie genomen. Over de Uppsalatunnel wordt opgemerkt dat deze het meest gebruikt wordt door langzaam verkeer (woon-werk; scholieren) en dat afsluiting hiervan meer effect heeft dan afsluiting van de route over de fietsbrug. Wij onderschrijven de relevantie van de tunnel als langzaam verkeerrelatie tussen USP De Uithof en De Bilt met klem en onderstrepen dat het van groot belang is de langzaam verkeerrouete naar De Bilt - Bilthoven continue beschikbaar te hebben. Juist in de uitvoeringsfase zal deze route van extra gewicht zijn vanwege de directe ontsluiting van NS-station Bilthoven en kunnen bijdragen aan de gewenste reductie van autoverkeer in dit werkgebied.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p> <p>Het belang van de Uppsalatunnel wordt door Rijkswaterstaat onderschreven. Het zo veel mogelijk in stand houden van een goede en veilige fietsverbinding door de Uppsalatunnel is dan ook de insteek. Dit wordt meegenomen in het vervolgproces van het MinderHinderplan, het opstellen van de contracteisen, ook i.r.t. het beoogde werkterrein ter plaatse, en het gunningscriterium verkeershinder. De intensieve samenwerking in bijvoorbeeld het MinderHinderplan met de gemeente De Bilt en de andere wegbeheerders wordt voortgezet.</p>
11	<p>Doorstromingsplan</p> <p>Door u wordt gewerkt aan een doorstromingsplan gericht op de bereikbaarheid tijdens de (veeljarige) realisatiefase. De bereikbaarheid van Utrecht Science Park De Uithof is ook in die periode van groot belang zodat wij de relevantie van een adequaat doorstromingsplan nadrukkelijk onderschrijven. In dat plan vragen wij met name aandacht voor de aantrekkelijkheid en de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer voor de reiziger en dringen wij erop aan zowel het</p>	<p>Onderdeel van de bij dit zienswijzepunt genoemde werkzaamheden is het MinderHinderplan. Op dit moment wordt door Rijkswaterstaat samen met alle betrokken wegbeheerders inderdaad gewerkt aan het MinderHinderplan. Rijkswaterstaat en de betrokken gemeenten willen in het vervolgproces ten aanzien van het MinderHinderplan graag met USP in gesprek om nader af te stemmen. Rijkswaterstaat zal daarvoor initiatief nemen.</p>

		<p>busverkeer als de tramexploitatie ongehinderd te doen plaatsvinden en waar mogelijk extra te faciliteren (vluchtstrookgebruik).</p> <p>Bij de dwarsverbindingen onder de snelwegen worden ingrijpende werkzaamheden uitgevoerd. De onderdoorgangen, met name die van de Weg tot de Wetenschap en de Archimedeslaan, worden dagelijks gepasseerd door zeer grote aantallen fietsers, voor ons, met een 60%-modalsplitaandeel in het woon-werk-, c.q. het woon-studeerverkeer de belangrijkste pendelgroep. Wij dringen er bij u op aan goede voorzieningen te treffen om de fietsverbindingen aantrekkelijk, comfortabel en veilig te houden.</p> <p>Als onderdeel van het doorstromingsplan stellen wij voor om een experimentele directe toegang (auto) tot de Archimedeslaan op te nemen. Enerzijds om daarmee vooruit te lopen op een aansluiting USP/west vanaf de afgewaardeerde A28 stadsweg en anderzijds als ontlasting van de verkeersrelatie De Bilt - USP De Uithof / A28.</p>	
ZWE-00900	2	<p>Verbreiding A27 en voorgestelde maatregelen</p> <p>De wijk De Bilt Zuid zowel langs de Utrechtseweg als de Veldzichtlaan heeft al zwaar te lijden onder de slechte geluids- en luchtkwaliteit. De verbreding van de A27 gaat voor meer geluid- en fijnstofoverlast zorgen. De nagestreefde norm van maximaal 53 dB geluidsoverlast voor buitenstedelijk gebied wordt met de nieuwe plannen hier regelmatig zwaar overschreden en met de door uw ministerie voorgestelde maatregelen zeker niet gehaald. Door u wordt voorgesteld maatregelen te treffen voor 13 van de 92 woningen in dit gebied. Wij zijn van mening dat het om meer woningen in dit gebied bovenwettelijk toegezegde middelen uitsluitend aan geluidwerende voorzieningen mag worden besteed. Wij zullen de Provincie Utrecht hierover onze reactie sturen.</p>	<p>Uit de afweging van de maatregelen voor het gebied Utrechtseweg, zie par. 5.4.2.4 van het 'Deelrapport geluid - Specifiek' van het ontwerp-tracébesluit, blijkt dat met de doelmatige maatregelen bij alle woningen de geluidbelasting met het project Ring Utrecht (prognose 2036) niet hoger zal zijn dan op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. Deze norm is genoemd in de Wet milieubeheer, het is niet duidelijk wat inspreker bedoelt met zijn constatering dat bij 13 van de 92 woningen de norm zal overschrijden.</p> <p>Uit bijlage 9b van het deelrapport Geluid - specifiek blijkt dat de geluidbelasting bij uw woning met het project Ring Utrecht maximaal 50 dB zal bedragen.</p> <p>De door u genoemde norm van maximaal 53 dB in het buitenstedelijk gebied is voor de woningen rond de Utrechtseweg niet van toepassing, de wettelijke toetswaarde is hier de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. De door u genoemde norm is van toepassing voor nieuwbouw van woningen in de nabijheid van een rijksweg.</p> <p>Het uitgangspunt voor het bovenwettelijk pakket is het samenstellen van een effectief geluidpakket. Hiervoor is gekozen op basis van een bewonersconsultatie die heeft plaatsgevonden in 2013, waar de voorkeur is uitgesproken om het budget voor bovenwettelijke maatregelen hoofdzakelijk aan geluidmaatregelen te besteden.</p> <p>Alleen als er geld overblijft, kan dit aan andere zaken worden besteed. Het totale bovenwettelijk maatregelenpakket is in te zien op de website van de provincie, zie http://www.provincie-utrecht.nl/bwmringutrecht.</p>
	3	<p>Bouwwerkzaamheden en beperken overlast</p> <p>Wij vragen u met klem tijdens de uitvoeringsfase van het project de omgevingshinder voor mens en dier tot een minimum te beperken. Dit geldt m.n. voor de bouwwerkzaamheden in de nacht. Tevens vragen wij u af te zien van een bouwterrein ter hoogte van de faunapassage Universiteitsweg. Dit is onverenigbaar met een rustige en vrije passage van het wild, dat u ook voorstaat.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken.</p> <p>Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen.</p> <p>Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijzigingen. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p>
ZWE-00902	7	<p>Uitvoering geluidsschermen</p> <p>Aan de oostzijde van de A27 ter hoogte van USP De Uithof en langs de verbindingsboog Breda - Amersfoort aan Uithofzijde zijn geluidsschermen voorzien van resp. 4 en 3 meter hoogte. De</p>	<p>Zoals u al voorstelt wordt de vormgeving van de schermen en de afweging tussen transparante en groene schermen op de genoemde viaducten uitgewerkt in het Esthetisch Programma van Eisen (EPvE). U wordt in dit proces betrokken.</p>

	<p>schermen in deelgebied 2, waar deze wegdelen onderdeel van zijn, worden onder een helling van 10 graden achteroverhellend geplaatst en aan de wegzijde voorzien van niet- transparant absorberend materiaal. Dit betekent dat toepassing van dit concept USP De Uithof zou doen verdwijnen achter 3 en 4 meter hoge ondoorzichtige wanden. In maatregel 2L5 is als optie opgenomen: "Transparante uitvoering mogelijk boven op de kunstwerken Weg tot de Wetenschap en Archimedeslaan." In termen van het landschapsplan gaat het hier om het creëren van een 'stadsmoment'.</p> <p>Het streven moet zijn om Utrecht Science Park opvallend aanwezig te laten zijn, vanuit alle windrichtingen is zichtbaarheid te allen tijde (mag een flits zijn) gewenst zodat passanten USP (on)bewust registreren. Graag breiden wij dus de suggestie uit en ons advies is om een ontwerpende partij een specifieke opgave te laten uitwerken zodat een duurzame en robuuste oplossing wordt gerealiseerd met een bij de omgeving passend ambitieniveau. Wij stellen voor om in het kader van het EPvE met u nadere invulling geven aan de uitwerking van deze plannen.</p>	
8	<p>Externe Veiligheid Op grond van de vrijgegeven stukken, in het bijzonder bijlage G van de MER-bijlage Deelrapport Externe Veiligheid constateren wij dat een stijging van de overschrijdingsfactor voor het Groepsrisico (GR) wordt voorzien van 2,488 maal de oriëntatiewaarde, zodat een verantwoordingsrapportage groepsrisico moest worden opgesteld. Op grond van de bevindingen van deze verantwoording is, op advies van de Veiligheidsregio Utrecht, in het OTB opgenomen dat samen met de gemeente Utrecht en 'De Uithof' ongevalsscenario's geanalyseerd zouden moeten worden om te onderzoeken of er aanvullend maatregelen noodzakelijk zijn. De te nemen maatregelen zouden alsdan moeten worden opgenomen in het tracébesluit (2017). Wij hebben kennisgenomen van dit procesvoorstel en zijn bereid om met u een geëigend overlegteam te vormen om te verkennen welke maatregelen als onderdeel van het TB kunnen worden ingepast.</p>	<p>In de periode tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit heeft het in dit punt genoemde overleg met de veiligheidsregio Utrecht plaatsgevonden. De veiligheidsregio Utrecht heeft naar aanleiding daarvan geconcludeerd dat er geen extra maatregelen nodig zijn. Wel adviseren zij om de verantwoording van het groepsrisico te verduidelijken. Deze verduidelijking (aan de hand van scenario's) is opgenomen in de Nota van Wijziging bij het tracébesluit, in hoofdstuk 4 "correcties, aanvullingen en verduidelijkingen", paragraaf 4.5 "Aanvulling op verantwoording groepsrisico". Dit heeft tevens geleid tot een wijziging van paragraaf 8.2 van de toelichting op het tracébesluit.</p>
10	<p>Bouwterrein In het OTB is een aantal gebieden opgenomen die gereserveerd worden als werkterreinen in de bouwperiode. Hierbij is zoveel als mogelijk gezocht naar gronden die al in eigendom zijn van het Rijk of een andere overheid. In het gebied van De Uithof is een dergelijk bouwterrein voorzien tussen de A27 en de Sorbonnelaan, aan de oostzijde van de A27 tussen de Leuvenlaan en de Weg tot de Wetenschap. Gebruik van dit terrein heeft mogelijk impact op de bereikbaarheid van USP De Uithof. Wij hebben bezwaar tegen de inrichting van een bouwterrein op deze locatie tenzij er geen enkel gebruik van het OWN gemaakt wordt en de ontsluiting dus uitsluitend via het RWN geschiedt.</p>	<p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken.</p> <p>Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen.</p> <p>Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijzigingen. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>Tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken. Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen. Dat geldt bijvoorbeeld ook voor het werkterrein bij de aansluiting Uithof. Dit werkterrein is nu veel kleiner. Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de tracébesluit-tekeningen verwerkt en beschreven in de Nota van Wijziging. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>Echter, het door u benoemde bouwterrein aan de oostzijde van de A27 tussen de A27 en de Sorbonnelijst (tussen Weg tot de wetenschap en de Leuvenlaan) is op basis van de ruimte die nodig is voor de realisatie in combinatie met de landschappelijke inpassing niet aangepast.</p>
11	<p>Ecologie In de onderzoeken wordt uitsluitend gerefereerd aan de permanente effecten van het project.</p>	<p>Uw beeld dat uitsluitend naar permanente effecten is gekeken klopt niet met de werkelijkheid. In de milieu-effectrapportage is in het hoofdstuk "Situatie tijdens de bouw" gekeken naar de effecten</p>

	<p>Tijdelijke negatieve effecten worden daarbij niet behandeld terwijl daarin wel projectrisico's schuilgaan. De goede zorg voor de leefomstandigheden van twee diersoorten is vanuit het perspectief van USP De Uithof in het bijzonder van belang mede gelet op een (compenserende) relatie met eerdere bouwingrepen binnen ons gebied:</p> <p>de geïsoleerde ringslangpopulatie tussen de bebouwing van de noordwesthoek van USP De Uithof en de verbindingsboog A28 (door de universiteit gerealiseerde broedhopen); de dwergvleermuizen. De Uithof is een belangrijk overwinteringsgebied voor dwergvleermuizen vanuit de stad. De vliegroute door de tunnels lijkt onderschat in het OTB.</p> <p>Ten aanzien van de ringslangpopulatie merken wij op dat deze leven in het bosgebied in de oksel van het knooppunt alsmede in de moestuinen en de Botanische tuinen. Daarbij is juist het gebied nabij de snelweg het meest rustige en minst verstoorde deel van het leefgebied. In de rapporten wordt gesteld dat er geen permanente effecten op deze populatie aan de orde is omdat er in het kader van de boswet gecompenseerd moet worden. Dat zou echter wel betekenen dat er een geruime periode tijdens de uitvoering een afname van leefgebied is voor de ringslang in dit gebied. Omdat deze populatie geïsoleerd is en slechts een zeer beperkt leefgebied heeft is iedere (tijdelijke) afname een significante aantasting van de ringslang. Wij roepen op tot het treffen van zodanige maatregelen dat er tijdens de werkzaamheden wordt voorkomen dat de hier aanwezige populatie verder wordt aangetast.</p> <p>Een tijdelijke afname zou namelijk zeer wel kunnen resulteren in het volledig verdwijnen van deze populatie. Met betrekking tot de gewone dwergvleermuizen concluderen wij dat natuuronderzoek naar de vliegroutes met name is uitgevoerd in de kraamtijd. Het belang van de tunnels onder de A27 als vliegroute lijkt daardoor onderschat te zijn. Deze tunnels zijn van wezenlijk belang voor de vleermuizen om in het najaar het overwinteringsgebied te bereiken. Omdat er in die periode geen onderzoek is uitgevoerd, lijken de tunnels daardoor van minder groot belang en is het noodzakelijk aan te geven hoe tijdens de uitvoering wordt gegarandeerd dat de vliegroutes onder de snelwegen op voldoende niveau blijven.</p> <p>In de rapportage is opgenomen dat de tunnels vleermuisvriendelijke verlichting zullen moeten krijgen, in feite een contradictio in terminis. Daaraan is in deze fase nog geen invulling gegeven. Wij adviseren om ten behoeve van het ontwerp gedegen ecologisch advies in te winnen.</p> <p>Boscompensatie Universiteitsweg Noord</p> <p>In het landschapsplan wordt boscompensatie aan de Universiteitsweg Noord beschreven. Bezien vanuit het landschapsplan voor USP De Uithof is het wenselijk om langs de gehele Universiteitsweg een laanbeplanting op te nemen. Niet alleen de noordzijde van het nieuwe viaduct binnen OTB komt daarvoor in aanmerking, ook de zuidzijde. Deze overweging geven wij graag als suggestie mee.</p>
13	<p>Uppsalatunnel</p> <p>Ten gevolge van de aanpassing van het knooppunt Rijnsweerd wordt de Uppsalatunnel verlengd en wordt de fietsbrug Bunnikseweg vernieuwd en daarvoor een deel van de tijd uit functie genomen. Over de Uppsalatunnel wordt opgemerkt dat deze het meest gebruikt wordt door langzaam verkeer (woon-werk; scholieren) en dat afsluiting hiervan meer effect heeft dan afsluiting van de route over de fietsbrug. Wij onderschrijven de relevantie van de tunnel als langzaam verkeerrelatie tussen USP De Uithof en De Bilt met klem en onderstrepen dat het van groot belang is de langzaam verkeeroute naar De Bilt - Bilthoven continue beschikbaar te hebben. Juist in de uitvoeringsfase zal deze route van extra gewicht zijn vanwege de directe ontsluiting van NS-station Bilthoven en kunnen bijdragen aan de gewenste reductie van autoverkeer in dit werkgebied.</p>
15	<p>Doorstromingsplan</p> <p>Door u wordt gewerkt aan een doorstromingsplan gericht op de bereikbaarheid tijdens de (veeljarige) realisatiefase. De bereikbaarheid van Utrecht Science Park De Uithof is ook in die periode van groot belang zodat wij de relevantie van een adequaat doorstromingsplan nadrukkelijk onderschrijven. In dat plan vragen wij met name aandacht voor de aantrekkelijkheid en de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer voor de reiziger en dringen wij erop aan zowel het</p>

in de aanlegfase, voorzover deze met de huidige inzichten ten aanzien van de aanlegfase te beschrijven zijn. In de uitwerking van de wijze van aanleg zal ook met relevante ecologische waarden rekening worden gehouden. Dit betreft nadrukkelijk ook de door u genoemde vleermuizen en ringslang. In later op te stellen ontheffingsaanvragen en ecologische werkprotocollen worden maatregelen specifiek beschreven.

Voor wat betreft eventuele effecten op natuur tijdens de bouw zal de opdrachtnemer een ecologisch werkprotocol opstellen. In dit werkprotocol zal door opdrachtnemer worden aangegeven hoe ter plaatse omgegaan dient te worden met aanwezige flora en fauna, op welke manier en in welke periode de werkzaamheden uitgevoerd worden, kortom op welke wijze geborgd wordt dat de werkzaamheden binnen de kaders van de Flora- en faunawet zullen worden uitgevoerd. Een voorwaarde daarbij is de inzet van een deskundige. De Flora- en faunawet verbiedt het verstoren of vernietigen van vaste rust- en verblijfplaatsen zoals foerageergebied en/of migratieroutes. Zulke effecten zullen voorkomen worden. Indien dit onmogelijk blijkt, zal met behulp van een ontheffing moeten worden gewerkt.

Aangezien er ter plaatse van de overwinteringsplaatsen van vleermuizen in de Uithof geen werkzaamheden plaatsvinden, zijn deze winterverblijfplaatsen niet beschreven in het ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage-ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage. Wel is in het deelrapport natuur beschreven dat de tunnels richting de Uithof van belang zijn voor vleermuizen. Met vleermuisvriendelijke verlichting is hier bedoeld dat indien verlichting nodig is vanwege sociale veiligheid in ieder geval verlichting toegepast moet worden die vleermuizen zo min mogelijk verstoort. Hier zijn meerdere opties mogelijk. Zowel de intensiteit, de stralingsrichting als de kleur zijn van belang voor de mate van verstoring. De inzichten hierover zijn ook nog sterk in ontwikkeling, waardoor de exacte keuze in verlichting is vrijgelaten voor de uitvoeringsfase. Overigens zijn gewone dwergvleermuizen weinig gevoelig voor verlichting, in tegenstelling tot bepaalde Myotis soorten zoals de watervleermuis.

Het door u genoemde plan voor boscompensatie rond de Universiteitsweg Noord is tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit aangepast op verzoek van de directe belanghebbenden. Dit is nader toegelicht in de Nota van Wijziging.

Uw suggestie voor de toevoeging van laanbeplanting aan de zuidzijde langs de Universiteitsweg wordt nader besproken met de gemeente De Bilt en de wegbeheerder provincie Utrecht aangezien het aanplant op hun grond zou betreffen. Deze suggestie heeft niet geleid tot een aanpassing van de maatregelen bij het tracébesluit.

Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).

Het belang van de Uppsalatunnel wordt door Rijkswaterstaat onderschreven. Het zo veel mogelijk in stand houden van een goede en veilige fietsverbinding door de Uppsalatunnel is dan ook de insteek. Dit wordt meegenomen in het vervolgproces van het MinderHinderplan, het opstellen van de contracteisen, ook i.r.t. het beoogde werkterrein ter plaatse, en het gunningscriterium verkeershinder. De intensieve samenwerking in bijvoorbeeld het MinderHinderplan met de gemeente De Bilt en de andere wegbeheerders wordt voortgezet.

Onderdeel van de bij dit zienswijzepunt genoemde werkzaamheden is het MinderHinderplan. Op dit moment wordt door Rijkswaterstaat samen met alle betrokken wegbeheerders inderdaad gewerkt aan het MinderHinderplan. Rijkswaterstaat en de betrokken gemeenten willen in het vervolgproces ten aanzien van het MinderHinderplan graag met USP in gesprek om nader af te stemmen. Rijkswaterstaat zal daarvoor initiatief nemen.

		<p>busverkeer als de tramexploitatie ongehinderd te doen plaatsvinden en waar mogelijk extra te faciliteren (vluchtstrookgebruik).</p> <p>Bij de dwarsverbindingen onder de snelwegen worden ingrijpende werkzaamheden uitgevoerd. De onderdoorgangen, met name die van de Weg tot de Wetenschap en de Archimedeslaan, worden dagelijks gepasseerd door zeer grote aantallen fietsers, voor ons, met een 60%-modalsplitaandeel in het woon-werk-, c.q. het woon-studeerverkeer de belangrijkste pendelgroep. Wij dringen er bij u op aan goede voorzieningen te treffen om de fietsverbindingen aantrekkelijk, comfortabel en veilig te houden.</p> <p>Als onderdeel van het doorstromingsplan stellen wij voor om een experimentele directe toegang (auto) tot de Archimedeslaan op te nemen. Enerzijds om daarmee vooruit te lopen op een aansluiting USP/west vanaf de afgewaardeerde A28 stadsweg en anderzijds als ontlasting van de verkeersrelatie De Bilt - USP De Uithof / A28.</p>	
ZWE-00903	7	<p>Uitvoering geluidsschermen</p> <p>Aan de oostzijde van de A27 ter hoogte van USP De Uithof en langs de verbindingsboog Breda - Amersfoort aan Uithofzijde zijn geluidsschermen voorzien van resp. 4 en 3 meter hoogte. De schermen in deelgebied 2, waar deze wegdelen onderdeel van zijn, worden onder een helling van 10 graden achteroverhellend geplaatst en aan de wegzijde voorzien van niet- transparant absorberend materiaal. Dit betekent dat toepassing van dit concept USP De Uithof zou doen verdwijnen achter 3 en 4 meter hoge ondoorzichtige wanden. In maatregel 2L5 is als optie opgenomen: "Transparante uitvoering mogelijk boven op de kunstwerken Weg tot de Wetenschap en Archimedeslaan." In termen van het landschapsplan gaat het hier om het creëren van een 'stadsmoment'.</p> <p>Het streven moet zijn om Utrecht Science Park opvallend aanwezig te laten zijn, vanuit alle windrichtingen is zichtbaarheid te allen tijde (mag een flits zijn) gewenst zodat passanten USP (on)bewust registreren. Graag breiden wij dus de suggestie uit en ons advies is om een ontwerpende partij een specifieke opgave te laten uitwerken zodat een duurzame en robuuste oplossing wordt gerealiseerd met een bij de omgeving passend ambitieniveau. Wij stellen voor om in het kader van het EPvE met u nadere invulling geven aan de uitwerking van deze plannen.</p>	<p>Zoals u al voorstelt wordt de vormgeving van de schermen en de afweging tussen transparante en groene schermen op de genoemde viaducten uitgewerkt in het EPvE. U wordt in dit proces betrokken.</p>
	8	<p>Bouwterrein</p> <p>In het OTB is een aantal gebieden opgenomen die gereserveerd worden als werkterreinen in de bouwperiode. Hierbij is zoveel als mogelijk gezocht naar gronden die al in eigendom zijn van het Rijk of een andere overheid. In het gebied van De Uithof is een dergelijk bouwterrein voorzien tussen de A27 en de Sorbonnelaan, aan de oostzijde van de A27 tussen de Leuvenlaan en de Weg tot de Wetenschap. Gebruik van dit terrein heeft mogelijk impact op de bereikbaarheid van USP De Uithof. Wij hebben bezwaar tegen de inrichting van een bouwterrein op deze locatie tenzij er geen enkel gebruik van het OWN gemaakt wordt en de ontsluiting dus uitsluitend via het RWN geschiedt.</p>	<p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken.</p> <p>Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen.</p> <p>Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijzigingen. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>Tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken. Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen. Dat geldt bijvoorbeeld ook voor het werkterrein bij de aansluiting Uithof. Dit werkterrein is nu veel kleiner. Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de tracébesluit-tekeningen verwerkt en beschreven in de Nota van Wijziging. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p>

		Echter, het door u benoemde bouwterrein aan de oostzijde van de A27 tussen de A27 en de Sorbonnelijst (tussen Weg tot de wetenschap en de Leuvenlaan) is op basis van de ruimte die nodig is voor de realisatie in combinatie met de landschappelijke inpassing niet aangepast.
9	<p>Ecologie</p> <p>In de onderzoeken wordt uitsluitend gerefereerd aan de permanente effecten van het project. Tijdelijke negatieve effecten worden daarbij niet behandeld terwijl daarin wel projectrisico's schuilgaan. De goede zorg voor de leefomstandigheden van twee diersoorten is vanuit het perspectief van USP De Uithof in het bijzonder van belang mede gelet op een (compenserende) relatie met eerdere bouwgrepen binnen ons gebied:</p> <p>de geïsoleerde ringslangpopulatie tussen de bebouwing van de noordwesthoek van USP De Uithof en de verbindingsboog A28 (door de universiteit gerealiseerde broedhopen); de dwergvleermuizen. De Uithof is een belangrijk overwinteringsgebied voor dwergvleermuizen vanuit de stad. De vliegrouete door de tunnels lijkt onderschat in het OTB.</p> <p>Ten aanzien van de ringslangpopulatie merken wij op dat deze leven in het bosgebied in de oksel van het knooppunt alsmede in de moestuinen en de Botanische tuinen. Daarbij is juist het gebied nabij de snelweg het meest rustige en minst verstoorde deel van het leefgebied. In de rapporten wordt gesteld dat er geen permanente effecten op deze populatie aan de orde is omdat er in het kader van de boswet gecompenseerd moet worden. Dat zou echter wel betekenen dat er een geruime periode tijdens de uitvoering een afname van leefgebied is voor de ringslang in dit gebied. Omdat deze populatie geïsoleerd is en slechts een zeer beperkt leefgebied heeft is iedere (tijdelijke) afname een significante aantasting van de ringslang. Wij roepen op tot het treffen van zodanige maatregelen dat er tijdens de werkzaamheden wordt voorkomen dat de hier aanwezige populatie verder wordt aangetast.</p> <p>Een tijdelijke afname zou namelijk zeer wel kunnen resulteren in het volledig verdwijnen van deze populatie. Met betrekking tot de gewone dwergvleermuizen concluderen wij dat natuuronderzoek naar de vliegroutes met name is uitgevoerd in de kraamtijd. Het belang van de tunnels onder de A27 als vliegroute lijkt daardoor onderschat te zijn. Deze tunnels zijn van wezenlijk belang voor de vleermuizen om in het najaar het overwinteringsgebied te bereiken. Omdat er in die periode geen onderzoek is uitgevoerd, lijken de tunnels daardoor van minder groot belang en is het noodzakelijk aan te geven hoe tijdens de uitvoering wordt gegarandeerd dat de vliegroutes onder de snelwegen op voldoende niveau blijven.</p> <p>In de rapportage is opgenomen dat de tunnels vleermuisvriendelijke verlichting zullen moeten krijgen, in feite een contradictio in terminis. Daaraan is in deze fase nog geen invulling gegeven. Wij adviseren om ten behoeve van het ontwerp gedegen ecologisch advies in te winnen.</p> <p>Boscompensatie Universiteitsweg Noord</p> <p>In het landschapsplan wordt boscompensatie aan de Universiteitsweg Noord beschreven. Bezien vanuit het landschapsplan voor USP De Uithof is het wenselijk om langs de gehele Universiteitsweg een laanbeplanting op te nemen. Niet alleen de noordzijde van het nieuwe viaduct binnen OTB komt daarvoor in aanmerking, ook de zuidzijde. Deze overweging geven wij graag als suggestie mee.</p>	<p>Uw beeld dat uitsluitend naar permanente effecten is gekeken klopt niet met de werkelijkheid. In de milieu-effectrapportage is in het hoofdstuk Situatie tijdens de bouw gekeken naar de effecten in de aanlegfase, voorzover deze met de huidige inzichten ten aanzien van de aanlegfase te beschrijven zijn. In de uitwerking van de wijze van aanleg zal ook met relevante ecologische waarden rekening worden gehouden. Dit betreft nadrukkelijk ook de door u genoemde vleermuizen en ringslang. In later op te stellen ontheffingsaanvragen en ecologische werkprotocollen worden maatregelen specifiek beschreven.</p> <p>Voor wat betreft eventuele effecten op natuur tijdens de bouw zal de opdrachtnemer een ecologisch werkprotocol opstellen. In dit werkprotocol zal door opdrachtnemer worden aangegeven hoe ter plaatse omgegaan dient te worden met aanwezige flora en fauna, op welke manier en in welke periode de werkzaamheden uitgevoerd worden, kortom op welke wijze geborgd wordt dat de werkzaamheden binnen de kaders van de Flora- en faunawet zullen worden uitgevoerd. Een voorwaarde daarbij is de inzet van een deskundige. De Flora- en faunawet verbiedt het verstoren of vernietigen van vaste rust- en verblijfplaatsen zoals foerageergebied en/of migratieroutes. Zulke effecten zullen voorkomen worden. Indien dit onmogelijk blijkt, zal met behulp van een ontheffing moeten worden gewerkt.</p> <p>Aangezien er ter plaatse van de overwinteringsplaatsen van vleermuizen in de Uithof geen werkzaamheden plaatsvinden, zijn deze winterverblijfplaatsen niet beschreven in het ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage-ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage. Wel is in het deelrapport natuur beschreven dat de tunnels richting de Uithof van belang zijn voor vleermuizen. Met vleermuisvriendelijke verlichting is hier bedoeld dat indien verlichting nodig is vanwege sociale veiligheid in ieder geval verlichting toegepast moet worden die vleermuizen zo min mogelijk verstoort. Hier zijn meerdere opties mogelijk. Zowel de intensiteit, de stralingsrichting als de kleur zijn van belang voor de mate van verstoring. De inzichten hierover zijn ook nog sterk in ontwikkeling, waardoor de exacte keuze in verlichting is vrijgelaten voor de uitvoeringsfase. Overigens zijn gewone dwergvleermuizen weinig gevoelig voor verlichting, in tegenstelling tot bepaalde Myotis soorten zoals de watervleermuis.</p> <p>Het door u genoemde plan voor boscompensatie rond de Universiteitsweg Noord is tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit aangepast op verzoek van de directe belanghebbenden. Dit is nader toegelicht in de Nota van Wijziging.</p> <p>Uw suggestie voor de toevoeging van laanbeplanting aan de zuidzijde langs de Universiteitsweg wordt nader besproken met de gemeente De Bilt en de wegbeheerder provincie Utrecht aangezien het aanplant op hun grond zou betreffen. Deze suggestie heeft niet geleid tot een aanpassing van de maatregelen bij het tracébesluit.</p>
10	<p>Uppsalatunnel</p> <p>Ten gevolge van de aanpassing van het knooppunt Rijnsweerd wordt de Uppsalatunnel verlengd en wordt de fietsbrug Bunnikseweg vernieuwd en daarvoor een deel van de tijd uit functie genomen. Over de Uppsalatunnel wordt opgemerkt dat deze het meest gebruikt wordt door langzaam verkeer (woon-werk; scholieren) en dat afsluiting hiervan meer effect heeft dan afsluiting van de route over de fietsbrug. Wij onderschrijven de relevantie van de tunnel als langzaam verkeerrelatie tussen USP De Uithof en De Bilt met klem en onderstrepen dat het van groot belang is de langzaam verkeeroute naar De Bilt - Bilthoven continue beschikbaar te hebben. Juist in de uitvoeringsfase zal deze route van extra gewicht zijn vanwege de directe ontsluiting van NS-station Bilthoven en kunnen bijdragen aan de gewenste reductie van autoverkeer in dit werkgebied.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p> <p>Het belang van de Uppsalatunnel wordt door Rijkswaterstaat onderschreven. Het zo veel mogelijk in stand houden van een goede en veilige fietsverbinding door de Uppsalatunnel is dan ook de insteek. Dit wordt meegenomen in het vervolgproces van het MinderHinderplan, het opstellen van de contracteisen, ook i.r.t. het beoogde werkterrein ter plaatse, en het gunningscriterium verkeershinder. De intensieve samenwerking in bijvoorbeeld het MinderHinderplan met de gemeente De Bilt en de andere wegbeheerders wordt voortgezet.</p>

	<p>11 Doorstromingsplan Door u wordt gewerkt aan een doorstromingsplan gericht op de bereikbaarheid tijdens de (veeljarige) realisatiefase. De bereikbaarheid van Utrecht Science Park De Uithof is ook in die periode van groot belang zodat wij de relevantie van een adequaat doorstromingsplan nadrukkelijk onderschrijven. In dat plan vragen wij met name aandacht voor de aantrekkelijkheid en de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer voor de reiziger en dringen wij erop aan zowel het busverkeer als de tramexploitatie ongehinderd te doen plaatsvinden en waar mogelijk extra te faciliteren (vluchtstrookgebruik). Bij de dwarsverbindingen onder de snelwegen worden ingrijpende werkzaamheden uitgevoerd. De onderdoorgangen, met name die van de Weg tot de Wetenschap en de Archimedeslaan, worden dagelijks gepasseerd door zeer grote aantallen fietsers, voor ons, met een 60%-modalsplitaandeel in het woon-werk-, c.q. het woon-studeerverkeer de belangrijkste pendelgroep. Wij dringen er bij u op aan goede voorzieningen te treffen om de fietsverbindingen aantrekkelijk, comfortabel en veilig te houden. Als onderdeel van het doorstromingsplan stellen wij voor om een experimentele directe toegang (auto) tot de Archimedeslaan op te nemen. Enerzijds om daarmee vooruit te lopen op een aansluiting USP/west vanaf de afgewaardeerde A28 stadsweg en anderzijds als ontlasting van de verkeersrelatie De Bilt - USP De Uithof / A28.</p>	<p>Onderdeel van de bij dit zienswijzepunt genoemde werkzaamheden is het MinderHinderplan. Op dit moment wordt door Rijkswaterstaat samen met alle betrokken wegbeheerders inderdaad gewerkt aan het MinderHinderplan. Rijkswaterstaat en de betrokken gemeenten willen in het vervolgproces ten aanzien van het MinderHinderplan graag met USP in gesprek om nader af te stemmen. Rijkswaterstaat zal daarvoor initiatief nemen.</p>
<p>ZWE-00904</p>	<p>2 Verbetering luchtkwaliteit Onze tuinders kweken in het tuinenpark veel groenten en fruit ten behoeve van eigen consumptie. De neerslag van roet en fijnstof hebben nu al negatieve invloed op de luchtkwaliteit en daarmee de kwaliteit van onze voedingsgewassen. Verbreding van het wegennet ten gevolge van de OTB zal de luchtkwaliteit en geluidsbelasting in negatieve zin versterken. Bij de aanleg van geluidswanden wordt in het ontwerp alleen maar rekening gehouden met omwonenden maar niet met onze tuinders. Hoewel wij ons ervan bewust zijn dat onze hobby wettelijk niet wordt aangemerkt als een geluidsgevoelige activiteit, bestaat er vanuit de aspecten veiligheid en volksgezondheid wel degelijk een zorgplicht. Wij verzoeken u vanuit deze verantwoordelijkheid alsnog doeltreffende maatregelen te nemen, bijvoorbeeld door het aanbrengen van geluidsabsorberende en luchtkwaliteit filterende wanden of andere technische maatregelen, die de leefbaarheid op onze tuinen waarborgt.</p>	<p>In de NSL monitoringstool zijn de toetspunten, de locaties vanaf de weg waar aan de luchtnormen wordt voldaan, te zien. De toetspunten ter hoogte van de volkstuinten, liggen aan de rand van de volkstuinten aan de wegzijde. Hierdoor wordt worst case getoetst. Uit het MER (zie hoofdstuk 8) blijkt dat alle gevoelige bestemmingen binnen het studiegebied, waaronder ook de volkstuinten, een toe- of afname hebben van de concentratie stikstofdioxide van minder dan 1,2 µg/m³ en van fijnstof PM10 van minder dan 0,4 µg/m³. Het effect van het project is daarmee gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Daarnaast zorgen de Europese maatregelen zoals de voortdurende aanscherping van de Europese emissie eisen ervoor dat nieuwe personenauto's en vrachtauto's schoner zijn dan oudere voertuigen. Ten opzichte van de huidige situatie is dan ook sprake van een afname van concentratiewaarden na realisatie van het project. De verontreiniging van groenten, fruit, of tuinen zal na realisatie van het project daardoor lager zijn dan in de huidige situatie. Overigens zijn de concentratie stikstofdioxide en fijnstof in de huidige situatie niet zodanig dat deze belemmerend zijn voor een fysieke activiteit als tuinieren.</p> <p>Uw tuindersvereniging is gelegen langs de Waterlinieweg en gelegen tussen de wijken Hoograven en Lunetten. Voor deze wijken worden geluidbeperkende voorzieningen getroffen, waardoor de geluidbelasting tenminste 5 dB wordt verlaagd. Op de A12 wordt tweelaags ZOAB toegepast en worden stille voegovergangen toegepast. De bereikte verlaging van de geluidbelasting geldt vanzelfsprekend ook voor uw complex, zodat van een negatief effect vanwege geluid geen sprake is.</p>
	<p>3 Extra waterberging en watercompensatie (4W3) Tot onze grote verbazing wordt tussen de door ons gehuurde terreinen, zonder dat hieraan enige vorm van overleg vooraf is gegaan, een omvangrijke waterberging gepland. Het komt op ons uiterst vreemd over dat (de invloed op) onze huurrechten hierbij volledig over het hoofd lijken te zijn gezien en daarmee niet worden gerespecteerd. De invloed en gevolgen van deze ingreep in onze waterhuishouding is daarom ook niet duidelijk maar zou mogelijk tot ongewenste (neven)effecten voor de uitoefening van onze hobby kunnen leiden. Wij achten fatsoenlijk overleg hierover wenselijk, waarbij mede onderzoek zal moeten worden verricht naar de effecten van deze waterkundige ingreep. Tuinieren aan de Waterlinie van deze ingreep in onze waterhuishouding is daarom ook niet duidelijk maar zou mogelijk tot ongewenste (neven)effecten voor de uitoefening van onze hobby kunnen leiden. Wij achten</p>	<p>Mede naar aanleiding van uw zienswijze is de locatie van de waterberging bij de volkstuinten in Lunetten aangepast. Zie hiertoe de Nota van Wijziging.</p>

		fatsoenlijk overleg hierover wenselijk, waarbij mede onderzoek zal moeten worden verricht naar de effecten van deze waterkundige ingreep.	
	4	Het tijdelijke bouwterrein dat naast ons tuinenpark is gepland veroorzaakt naar verwachting veel ongemak en overlast, vooral in de zuidoost hoek van ons tuinenpark. Door de extra verkeersbewegingen en werkzaamheden zal extra geluidsoverlast, stofontwikkeling en lichteffect ontstaan, die gedurende vele jaren het recreatiegenot voor de aangrenzende tuinders ingrijpend zal aantasten respectievelijk beperken. Voor deze tuinders is het ook belangrijk dat eventuele gezondheidseffecten via hun consumptiegewassen niet worden vergroot. Wij verzoeken u daarom afdoende en doeltreffende maatregelen te nemen om de verkeersafwikkeling en werkzaamheden bij dit werkterrein zodanig te (laten) organiseren dat hinder door extra geluid, meer stof en ongewenste verlichting achterwege blijft.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken.</p> <p>Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen.</p> <p>Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijzigingen. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p>
ZWE-00906	2	<p>Cliënten zijn voorts van oordeel dat hun belangen bij de aanwijzing van hun perceel tot werkterrein onjuist zijn afgewogen. Het zal immers niet eenvoudig zijn om voor de rijvereniging een nieuwe gelijkwaardige locatie te vinden (mede gezien de milieuregels en de reisafstand voor de leden, die tevens toestemming dienen te geven voor een verplaatsing) terwijl er volgens cliënten wel voldoende goede alternatieven zijn voor het situeren van het werkterrein. Zij hebben deze op bijgevoegde kaart voor u inzichtelijk gemaakt (productie 2).</p> <p>Cliënten wijzen er op dat aan de "overzijde" van de A27 tussen de Mereveldseweg, de Koningsweg, het spoor en de A27 een perceel is waarop zich thans alleen groen bevindt en dat qua afstand dichterbij de A27 ligt (locatie 1). Bovendien is een deel van deze gronden al in eigendom van Rijkswaterstaat en daarom zou dit een betere locatie zijn voor een werkterrein. Het ligt tevens dicht op de A27 en het bedrijf van cliënten hoeft niet verplaatst te worden.</p> <p>Ook het stuk bos dat zich tegenover dit perceel aan de andere zijde van de Koningsweg bevindt zou om deze reden geschikt zijn als werkterrein (locatie 2). Bovendien ligt dit stuk terrein over een veel grotere lengte langs de locatie waar "het dak op de bak" moet worden aangebracht waarvoor de panelen op het werkterrein zullen worden gefabriceerd. Dit zal aanzienlijk schelen in de transportafstanden voor de betonnen platen van het dak nu deze veel dichterbij hun uiteindelijke locatie kunnen worden gefabriceerd.</p> <p>Ook wijzen cliënten er op dat er momenteel naast hun perceel zich reeds een werkterrein bevindt van de BAM (locatie 3). Dit terrein kan indien de werkzaamheden van de BAM zijn afgerond zo worden overgenomen als werkterrein. De extra afstand naar de A27 is slechts ongeveer 10 meter. Omdat di terrein al volledig als werkterrein is ingericht, is dit makkelijker over te nemen dan het perceel van cliënten waarop zich nog allerhande opstellen bevinden.</p> <p>Onduidelijk in het ontwerpbesluit is of het werkterrein direct geheel in gebruik zal worden genomen of dat het werkterrein in delen in gebruik zal worden genomen. Cliënten wijzen er op dat het in delen in gebruik nemen van hun perceel als werkterrein geen optie is. Gezien de mate van overlast van de werkzaamheden, zullen deze niet gecombineerd kunnen worden met de activiteiten van de vereniging. Belangrijk om daarbij te bedenken is dat cliënten werken met levende have die zeer gevoelig is voor (bouw)geluiden en daarvan in paniek kunnen raken. Hiervoor is bovendien voldoende ruimte nodig. Het in gedeelten in gebruik nemen van het werkterrein is daarom geen optie.</p>	<p>Ten aanzien van de benodigde werkterreinen doet u de suggestie te kiezen voor een werkterrein aan de overzijde van de A27 (oostzijde) en gebruik te maken van het huidige werkterrein van de BAM ten behoeve van de Uithoflijn. Tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen. Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Helaas is op basis van de analyse geconcludeerd dat het voor u relevante werkterrein aan de westzijde A27 bij de Koningslaan echt noodzakelijk is voor de realisatie van het project. Door de zeer beperkt beschikbare ruimte in de bak om deze te verbreden, er mag niet buiten de uiteindelijke grens worden gekomen in de tijdelijke situatie, moet zeer waarschijnlijk worden gekozen voor een bouwmethode die meer ruimte vraagt op het werkterrein voor de opslag van vrijkomende (natte) grond. Aan de oostzijde is niet alleen onvoldoende ruimte, het ligt ook gedeeltelijk op de folie. Dat geeft beperkingen in de belasting en het gebruik van de bovenliggende ruimte.</p> <p>De begrenzing van het werkterrein aan de westzijde is overigens wel iets aangepast maar dit heeft te maken met het borgen van een goede en veilige ontsluiting van het dierenasiel. Voor u heeft dat helaas geen gevolgen. Er wordt gezocht naar een passende oplossing voor u als rijvereniging. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein. Daarbij wordt het huidige werkterrein van de BAM ook meegenomen. Mogelijk dat vanuit de benodigde ruimte dat in overleg met de gemeente Utrecht ook nog gebruikt gaat worden als tijdelijk werkterrein.</p>
ZWE-00907	3	<p>a. Vervanging fietsbrug De Koppel</p> <p>Vanwege de extra rijstroken op de parallelrijbanen kan de bestaande fietsbrug tussen Lunetten en de Laagravenseplas niet behouden blijven. U bouwt enkele meters oostelijk van de bestaande fietsbrug een nieuwe fietsbrug. Wij verzoeken u om in overleg met het recreatieschap in de uitvoering te kijken naar de exacte locatie en aansluiting op de bestaande fietsroutes.</p>	<p>Naar aanleiding van uw zienswijze heeft er nader overleg plaatsgevonden tussen Rijkswaterstaat, u als recreatieschap en de erfpachters. Hierin is ook de aansluiting van de fietsbrug bij het recreatieterrein aan de orde geweest. In het kader van het voorbereiden van de realisatie worden hier nadere afspraken met u over gemaakt. Dit overleg heeft niet geleid tot een andere locatie voor de fietsbrug, maar wel naar de ligging van het fietspad aan de zuidkant op het terrein van de Laagravenseplas. Deze wijziging is beschreven in de Nota van Wijziging.</p>

4	<p>b. Doortrekken Inundatiekanaal</p> <p>In het OTB heeft u voorzien in het doortrekken van het Inundatiekanaal langs de westzijde van de noordplas van de Laagravenseplas. Om het oude Inundatiekanaal te herstellen maar ook ten behoeve van watercompensatie.</p> <p>In het deelrapport Water is als uitgangspunt gehanteerd dat compensatie van water zoveel mogelijk binnen de grenzen van het Ontwerp Tracébesluit plaatsvindt en zoveel mogelijk in de nabijheid van het te dempen water. Aan de westzijde van de noordplas van Laagraven gaat watercompensatie ten koste van bestaand recreatief gebruik (een voetgolf-parcours). Deze invulling is voor ons van belang. Wij zijn verbaasd dat u zomaar een andere invulling tekent zonder dat met ons afgestemd te hebben. Wij missen een goede afweging van belangen. Het 'onder water zetten' van recreatievoorzieningen is voor ons niet bespreekbaar, tenzij er in ruime mate compensatie van recreatiemogelijkheden voorzien is. In het huidige OTB is daar geen sprake van. Wij verwachten op dit punt van u aanpassing van het OTB en opname van een voorstel voor compensatie. Daarbij geldt het principe 'de veroorzaker betaalt'. Mocht er sprake zijn van werkzaamheden op het noordterrein, dan moet bovendien rekening worden gehouden met de gesaneerde bodemsituatie.</p>	<p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit is overleg gevoerd met u en met de erfpachter om tot een betere oplossing te komen voor de inpassing van de watercompensatie. Samen is een nieuw ontwerp voor de watercompensatie afgesproken. Deze is beschreven in de Nota van Wijziging bij het tracébesluit.</p>
6	<p>d. Noordelijke wal van de Laagravenseplas</p> <p>Om de extra rijstroken op de parallelrijbanen bij Lunetten mogelijk te maken, voorziet u in demping van de watergang aan de noordzijde van het terrein Laagravenseplas. Daardoor komt de A12-rijbaan veel dichterbij het dijklichaam van ons terrein en het daarop gelegen fietspad te liggen. Dat raakt het recreatief (en veilig) gebruik van het fietspad rond de plas. Wij verzoeken u dringend om overleg over gebruik en inrichting van de benodigde oppervlakte en de invloed op de aangrenzende gronden en functies. Vooruitlopend hierop benadrukken wij dat het vanuit recreatief belang mogelijk dient te blijven om een rondje rond de plas te fietsen en wandelen. Wij willen nauw betrokken zijn bij de landschappelijke inpassing, vormgeving en de afwerking van de verbreding aan de noordzijde van de Laagravenseplas.</p>	<p>In het overleg tussen Rijkswaterstaat, u en de erfpachter zijn ook afspraken gemaakt over de ligging van het fietspad en het recreatief gebruik daarvan. In dit overleg is gezamenlijk naar een goede oplossing gezocht door het fietspad naar het zuiden te verleggen. Deze oplossing staat beschreven in de Nota van Wijziging.</p>
14	<p>Deelgebied A27 zuid, fietsbrug De Koppel. De bestaande fietsbrug is vrij smal. Uit gebruikersgegevens blijkt dat de brug een belangrijke verbinding vormt tussen de stad Utrecht en Laagraven. De brug wordt ook veelvuldig gebruikt door hardlopers en wandelaars. Aangezien de brug in zijn geheel vervangen wordt, verzoeken wij u om in het ontwerp rekening te houden met meer breedte en aparte ruimte voor fietsers en wandelaars zodat wandelaars, hardlopers en fietsers gemakkelijker naast elkaar gebruik kunnen maken van de brug.</p>	<p>Mede naar aanleiding van uw zienswijze is besloten de mogelijkheid om het fietsviaduct De Koppel te verbreden op te nemen in het tracébesluit. In de Nota van Wijziging is dit toegelicht.</p>
ZWE-00908	<p>2</p> <p>Wanneer echter bij de C02 uitstoot van verkeer en vervoer opgeteld wordt de C02 uitstoot die nodig is voor de aanleg van wegen en rijkswegen, de aanleg van parkeervoorzieningen en de productie van auto's en andere motorvoertuigen, dan is de totale uitstoot door verkeer en vervoer uiteraard nog aanzienlijk meer dan die landelijke 20%.</p> <p>De verbreding van de A27 en de A12 is gelet op de immense opgave waar ook de Nederlandse regering voor staat om het energiegebruik, de uitstoot van CO2 en het gebruik van fossiele grondstof terug te dringen naar het oordeel van de Klimaatpartij en de SSLU volstrekt krankzinnig. Dat geldt uiteraard ook voor het voornemen om de Marxdreef en de Schweitzerdreef langs Overvecht te verbreden, waarmee de RING om Utrecht wordt gesloten. Het geldt uiteraard ook voor de aanleg van de ondergrondse parkeervoorziening onder het Jaarbeursplein (naast het station) en de plannen om nog diverse verkeerspleinen in Utrecht te reconstrueren met het oogmerk het stadscentrum beter voor auto's bereikbaar te maken. De zienswijze welke door het college van b en w Utrecht is/wordt ingediend tegen de verbreding van de A27 is naar het oordeel van de Klimaatpartij en de SSLU ook daarom volstrekt hypocriet omdat het beleid van dit college er helemaal niet op gericht is het autoverkeer terug te dringen (de milieuzone is juist ingevoerd om een argument te hebben om dat niet te hoeven doen!), maar om het interwijkverkeer zoveel mogelijk te verplaatsen naar de RING (dus ook naar de A27 en de A12), waarmee het college de minister een extra argument verschaft om de A27 en de A12 te verbreden.</p> <p>Volstrekt krankzinnig is naar het oordeel van de Klimaatpartij en de SSLU het feit dat niet eens is onderzocht wat de impact is van de uitvoering van het besluit op de emissie van CO2 en wat het</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (zonnepanelen).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.9 Klimaat en duurzaamheid (klimaat).</p> <p>Nut en noodzaak van het project Ring Utrecht is in een eerdere fase uitgebreid aan de orde gekomen. Binnen het project Ring Utrecht zijn in een meerjarig trechterproces vele alternatieven en varianten ontworpen en onderzocht. Dit proces is beschreven in de Gids van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016).</p> <p>Het vastgestelde gemeentelijk beleid is als uitgangspunt genomen in deze studie. Het gemeentelijk beleid valt buiten de scope van dit project.</p>

	<p>besluit betekent voor de opgave om de uitstoot van CO2 en het energiegebruik met het oog op de klimaatverandering substantieel terug te dringen. Er is slechts (een beetje) gekeken naar manieren waarop het besluit zo kan worden uitgevoerd dat de toename van de emissie van CO2 en energiegebruik een beetje kan worden beperkt. Maar de toename van de emissie van CO2 en het energiegebruik wordt, zonder die ook maar bij benadering te kwantificeren, als vanzelfsprekend en onvermijdelijk geaccepteerd. Met andere woorden, de vraag of de verbreding van de A27 en de A12 in het licht van de klimaatverandering en de noodzaak om de uitstoot van CO2 en het energiegebruik terug te dringen überhaupt moet plaatsvinden wordt niet eens gesteld. En dat voor een regering waarin ook de PvdA zit die al sinds het Rapport van de Club van Rome (1972) vrome verhalen over grenzen aan de groei ophangt.</p> <p>Dat het ontwerp tracébesluit totaal voorbij gaat aan de vraag of de verbreding van de A27 en de A12, gelet op het draconische probleem van de klimaatverandering, überhaupt moet plaatsvinden wordt in de hand gewerkt door het ontbreken van wet- en regelgeving waardoor de uitstoot van CO2 aan normen kan worden gebonden. Dat die wet- en regelgeving er niet is kan alleen maar worden verklaard door er vanuit te gaan dat de overheid wil voorkomen gedwongen te worden rekening te houden met klimaatdoelstellingen, waardoor infraprojecten als de verbreding van de A27/A12, waarmee de belangen van bouwende Nederland met alles wat er omheen hangt (inclusief die van Rijkswaterstaat zelf en de vele adviesbureaus die daar hun werk aan te danken hebben) niet meer zouden kunnen worden uitgevoerd</p>
<p>4</p>	<p>Wat betreft het belang van de luchtkwaliteit, voor zover in het geding wat betreft de uitstoot van stikstofdioxide (een indicatorgas waarmee wordt aangegeven in welke mate kankerverwekkende en anderszins ziekmakende stoffen in de lucht zitten als PAK's, benzeen, dioxine e.d.) en fijnstof (dat naarmate het kleiner is dieper in de longen en via de longen in het bloed en in het lichaam terecht komt en daar ontstekingen en aandoeningen als kanker kan veroorzaken) wijzen de SSLU en de Klimaatpartij erop dat het aanvankelijk (1999) de bedoeling was om zowel NO2 als fijnstof in stappen terug te dringen. Om te beginnen werd de norm gelegd bij 40 microgram/m³, maar daarna zou de norm worden aangescherpt. Die voor fijnstof zou al in 2005 worden aangescherpt, die voor voor NO2 in 2010. De bedoeling was om op zijn minst uit te komen bij de normen zoals die door de Wereld Gezondheidsorganisatie worden gesteld.</p> <p>Zoals bekend is van die voorgenomen aanscherping, vooral door de lobby door de Nederlandse regering bij de EU, niets terecht gekomen. Sterker nog, de normen zijn in allerlei opzichten juist minder streng gemaakt. Zo hoeft de concentratie NO2 niet meer op een afstand van 5 meter van de rand van de weg te worden vastgesteld, maar mag dat inmiddels op een afstand van 10 meter. Aanvankelijk moest overal aan de normen worden voldaan, inmiddels hoeft dan alleen nog maar op plaatsen waar mensen wonen en "significant" aan luchtverontreiniging worden blootgesteld, wat in de praktijk betekent dat op fietspaden, trottoirs, in voortuinen, op sportvelden en speeltuinen niet meer aan de normen hoeft te worden voldaan. In plaats van de normen aan te scherpen heeft de overheid de normen dus juist minder streng gemaakt, zodat de gezondheid van mens en dier steeds minder door die normen wordt beschermd. En dat allemaal om ervoor te zorgen dat de zorg voor de gezondheid niet in de weg kan staan aan de zorg voor bouwende Nederland, de vernietiging van het milieu en de onrustbarende toenemende klimaatverandering.</p> <p>Ook ten aanzien van de luchtkwaliteit (NO2 en fijnstof) wijzen de Klimaatpartij en de SSLU erop dat een afweging van belangen méér is dan het voldoen aan wettelijke normen en dat die afweging klaarblijkelijk niet heeft plaatsgevonden.</p> <p>Het RIVM berekende in 2005 dat er elk jaar tussen de 12.000 en 18.000 Nederlanders vroegtijdig sterven door luchtverontreiniging. Dat zou het geval zijn als overal nipt aan de normen zou worden voldaan. Een serieuze belangenafweging zou nu zijn als berekend werd hoeveel vroegtijdige doden en verziekte levensjaren het zou schelen als de verbreding van de A27 en de A12 achterwege zou blijven en welk belang zo zwaar weegt dat dat dient te prevaleren.</p> <p>Het al of niet serieus aantonen dat het project aan wettelijke normen voldoet heeft nauwelijks iets met een afweging van belangen te maken. Sterker nog, het is een manier om die afweging van belangen juist niet te hoeven maken, althans niet zichtbaar te hoeven maken.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>In hoofdstuk 8 van de milieu-effectrapportage worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Alle gevoelige bestemmingen binnen het studiegebied hebben een toe- of afname van de concentratie stikstofdioxide van minder dan 1,2 µg/m³ en een toe- of afname van de concentratie fijn stof van minder dan 0,4 µg/m³. Het effect van het project is daarmee gering en voldoet in 2030 ruim aan de Europese normen. Ook bij sportvelden, als gevoelige bestemming wordt voldaan aan deze normen. In de milieu-effectrapportage hoofdstuk 8 wordt tevens aangegeven dat in de huidige situatie de PM_{2,5} concentratie maximaal 17 µg/m³ is en zal afnemen naar maximaal 13 µg/m³ in 2030. Deze maximale concentratie in 2030 ligt dichtbij de WHO streefnorm van 10 µg/m³.</p> <p>Nu bijna overal in Nederland de Europese normen worden gehaald wordt het landelijk beleid meer gericht op maximale gezondheidswinst in plaats van lokale knelpunten. De Europese bronmaatregelen zijn momenteel het meest kosteneffectief om de luchtkwaliteit te verbeteren. Om het wagenpark de komende jaren schoner te krijgen worden minder milieubelastende brandstoffen zoals waterstof en de verdere ontwikkeling van elektrische voertuigen gestimuleerd. De Gezondheidsraad is gevraagd te adviseren over hoe gezondheid meer centraal te stellen in het luchtkwaliteitsbeleid.</p> <p>Bij de voorbereiding van dit tracébesluit is de nodige kennis omtrent relevante feiten en af te wegen belangen vergaard. Dit ziet eveneens op belangen van omwonenden en hun leefomgeving. Op grond daarvan heeft een zorgvuldige belangenafweging plaatsgevonden.</p> <p>De onderzoeken voor het project Ring Utrecht zijn volgens de geldende wet- en regelgeving uitgevoerd.</p>

ZWE-00909	3	<p>Noordoostelijke verbindingzone</p> <p>Het noordoostelijke deel van Bloeyendael langs de Biltsegrift met groene oever voetpad en groenwal gaat tot aan het viaduct van de Biltsestraatweg. Vanaf dit groene stuk' loopt een eenvoudige faunapassage onder het viaduct door, die uitwisseling van de fauna tussen Bloeyendael en het "Natuurgebied Sandwijck" van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) mogelijk moet maken. Wij willen de verbindingzone tussen Bloeyendael en Sandwijck niet verslechterd zien, maar versterkt om een goede verbinding te houden en zo indirect aan te sluiten bij de EHS. Dat is voor de natuur in Bloeyendael van levensbelang. Nu is nog iets minder dan de helft van de breedte (<3 meter) van de onderdoorgang van het viaduct in gebruik als faunapassage de andere helft (3 meter) is voor de doorgang van een (te) zware trekker in verband met periodiek onderhoud van het talud aan de oostelijke zijde van de A27 en voor een voetpad vanaf de Biltse kant van het viaduct naar Bloeyendael, vaak clandestien gebruikt om te fietsen. Als mitigerende maatregelen willen wij de hele onderdoorgang van het viaduct inrichten als faunapassage. Uit overleg met de Werkgroep Sandwijck blijkt, dat ook zij voor het versterken van de faunapassage zijn in verband met de uitwisseling van de fauna. Hierom zijn de Stichting Bloeyendael en de Werkgroep Sandwijck voor het opheffen van de publieke toegankelijkheid en het verwijderen van het voetpad. Dit kan, omdat de bewoners van de straat tussen de eerste en tweede groep huizen al via een brug over de Biltsegrift kunnen en over het trottoir richting Bloeyendael en de stad Utrecht kunnen lopen. Omdat ook de doorgang van de trekker niet meer mogelijk is, behoort aan de Biltse zijde van het viaduct voor het onderhoud van het oostelijke talud een brug over de Biltsegrift te worden aangelegd in het verlengde van het pad langs het talud. (De brug is eventueel ook te gebruiken voor de voetgangers en fietsers van de nabije bewoners van de "hofjes") De betonnen keerwand langs de Biltsegrift bij het viaduct kan tot (bijna) het waterniveau van de Biltsegrift worden verlaagd. Ook de grond onder het viaduct kan vele decimeters worden verwijderd, dat voorkomt sterke uitdroging van de bodem. Dit alles samen met de nodige rust is gunstig voor de effectiviteit van de faunapassage. Dit alles geldt onder meer voor kleine zoogdieren, amfibieën en ringslangen. In de uiteindelijke inrichting van de faunapassage kan de Stichting Bloeyendael zelf voorzien. Noord Zuid verbindingzone. Vergelijk de kaart op biz. 52: "A27/A12 Ring Utrecht Ontwerp-Tracébesluit in beeld".</p>	<p>De mogelijkheid voor het inrichten van een faunapassage over de volledige breedte van de onverharde zone onder het viaduct zal worden onderzocht in de realisatiefase. Afstemming met onder andere de waterbeheerder van de Biltse Grift is hiervoor noodzakelijk, aangezien voor het onderhoud van deze watergang wellicht een beheerpad onder het viaduct beschikbaar moet blijven. In dat geval is niet de volledige breedte beschikbaar voor de faunapassage. Opheffen van de publieke toegankelijkheid van de onderdoorgang valt niet binnen de scope van de planstudie. Het al dan niet afsluiten van deze doorgang valt onder de provincie. Binnen de planstudie wordt ervan uit gegaan dat de functionaliteit van de onderdoorgangen hetzelfde blijft: dus als er nu een voetpad ligt komt is deze in de nieuwe situatie ook opgenomen. Het weghalen van het pad, en het uitvoeren van een extra brug om het verlies van toegankelijkheid te mitigeren is daarmee ook niet opgenomen in het TB.</p>
	7	<p>De werklocaties van de aannemer mogen ook niet gepositioneerd worden op de kwetsbare bodems van Bloeyendael met bloemrijk grasland en (bij wet beschermde) orchideeën.</p>	<p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit heeft een nadere analyse plaatsgevonden van de daadwerkelijk benodigde ruimte voor de werkterreinen (bouwterreinen). Uitgangspunt is dat de aannemer voldoende ruimte heeft om het project te kunnen realiseren. Echter, vanuit de verschillende belangen (hinder, natuur/ ecologische verbindingen) en de ingediende zienswijzen van de betrokken eigenaren, omwonenden, is nogmaals naar noodzaak en de begrenzing gekeken.</p> <p>Dit heeft op een aantal locaties geleid tot een aangepaste begrenzing van de werkterreinen.</p> <p>Het resultaat van deze aanpassingen zijn op de ontwerptekeningen bij het tracébesluit verwerkt en beschreven in de Nota van Wijzigingen. In het vervolgproces worden met de gemeenten nadere afspraken gemaakt over onder andere aanrijdroutes van bouwverkeer, de inrichting en het gebruik van het bouwterrein.</p> <p>Park Bloeyendael is niet opgenomen als werkterrein in het tracébesluit. Hoe er omgegaan wordt met werkterreinen in algemene zin kunt u lezen in het algemene deel van de Nota van Antwoord.</p>
	9	<p>De sloot, die bij het viaduct over de Biltsestraatweg in verbinding staat met de Grift en ten oosten langs de A27 loopt en verder, was jaren geleden nog een belangrijke paaiplaats voor karpers. Karpers houden in de paaitijd van niet te diep en relatief warm water. Ondiepe sloten zijn wel gevoeliger voor te veel opwarming en verrijking en zeker niet gunstig voor het merendeel van de aquafauna. In elk geval moeten sloten ruim voldoende diepte hebben. Om de functie van de sloot als paaiplaats voor de karpers te behouden, kunnen dwars op de diepe sloot op enkele plaatsen korte doodlopende sloten worden gegraven, die niet dieper zijn dan circa een meter. Deze zullen sneller opwarmen. Het aanleggen van grote bossen en uitgebreid struikgewas dichtbij sloten heeft</p>	<p>Aan de hand van het voorstel van inspreker zijn de mogelijkheden voor het aanleggen van paaiplaatsen voor karpers onderzocht. Deze blijken er niet te zijn. Binnen de projectgrens is geen ruimte beschikbaar voor het aanleggen van korte doodlopende sloten dwars op de diepe sloot, omdat de beschikbare ruimte tussen A27 en projectgrens hier in zijn geheel noodzakelijk is om zoveel mogelijk bomen op het talud te sparen. Voor het aankopen van grond buiten de projectgrens ten behoeve van paaiplaatsen voor de karpers bestaat vanuit de Flora- en faunawet geen noodzaak, aangezien de karpers geen beschermd vissoort is.</p>

		<p>vaak een negatieve invloed op de waterkwaliteit, de baggerproductie en de expositie aan het zonlicht.</p>	
10		<p>In Bloeyendael vliegen ook vleermuizen. Er behoren eerst compenserende maatregelen te worden genomen, die al functioneren, vóór er grote hoeveelheden bomenrijen worden gekapt. Voor de aanleg van de A27 was er in de dwarssloot, die nu in Bloeyendael West loopt van de Galileilaan naar de Biltsegrift, een lichte kwel merkbaar. Na de aanleg van de A27 is dit niet meer waarneembaar. Alleen bij het leegpompen van de sloot komt nog kwelwater omhoog en kleurt het bruin door oxidatie. Wij leiden hieruit af, dat het cunet van de weg of de druk ervan de grondwater stroom afknelt of omleidt.</p>	<p>In Park Bloeyendael vinden geen werkzaamheden plaats die nadelig zijn voor de aanwezige vleermuizen. Er is geen sprake van bomenkap in het park, dit blijft beperkt tot de strook tussen de snelweg en de volkstuinten.</p> <p>U geeft aan dat bij de aanleg van de oorspronkelijke A27 kwelstromen zijn veranderd. Mogelijk zijn toen inderdaad lokaal wijzigingen opgetreden, maar het is niet gezegd dat dit door de aanleg van de A27 komt. Ook andere omgevingsfactoren kunnen hiertoe geleid hebben. Uit het hydrologisch onderzoek (kaarten met historische en 'huidige' stijghoogtepatroon grondwater watervoerend pakket) blijkt in ieder geval dat de stijghoogten, mede bepalend voor de kweldruk, sinds de aanleg van de A27 op de betreffende locatie niet zijn afgenomen. De verwachting is dat de verbreding van de A27 ter plaatse geen significant effect zal hebben op de kwelstromen.</p>
12		<p>Bij het passief recreëren in een natuurpark als Bloeyendael en het volkstuincomplex verwacht men toch zich te ontspannen en een dosis natuurlijke gezondheid op te doen. Een hoge dosis fijn stof hoort hier zeker niet bij. Nu grote hoeveelheden volwassen bomen moeten wijken voor de uitvoering van de wegverbreding, kan van het afvangen van fijn stof door de bomen voorlopig geen sprake meer zijn. Hoe wilt u voldoen aan de vereiste normen voor luchtvervuiling voor de recreanten en voor de bewoners aan de Oostbroekselaan? Wij delen de zorgen van ATV Stadion die zij in haar zienswijze uit.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>In 2009 is met het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) gezocht naar innovatieve oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit langs het rijkswegennet. Binnen het IPL zijn op basis van internationaal literatuur- en laboratoriumonderzoeken alle kansrijke maatregelen voor de verbetering van luchtkwaliteit onderzocht. De kennis is opgedaan binnen grootschalige praktijkonderzoeken die binnen het innovatieprogramma zijn uitgevoerd. Het gaat om het effect van schermen, vegetatie, overkappingen van de weg, inclusief luchtbehandeling en Dynamisch Verkeersmanagement. Informatie over de resultaten van vegetatie kunt u vinden op de site: https://www.rijksoverheid.nl/zoeken?trefwoord=ipl+vegetatie. Uit het IPL onderzoek blijkt dat bomen en struiken weinig positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de Rijksweg. In het NSL rekenmodel luchtkwaliteit wordt rekening gehouden met bomen langs wegen in alleen binnenstedelijke situaties. Voor stedelijke wegen is een bomenfactor opgenomen in het rekenmodel. Dit in tegenstelling tot rijkswegen in buiten stedelijk gebied met weinig bebouwing, waar geen bomenfactor voor is opgenomen. Binnenstedelijke wegen met aan beide zijden een bomenrij hebben een negatief effect op de luchtkwaliteit, omdat uitlaatgassen onder het bladerdak blijven hangen. Het bepalen van het effect van het toepassen van vegetatie op schermen langs rijkswegen is (nog) niet mogelijk met het NSL rekenmodel.</p> <p>In het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) van het project Ring Utrecht is vegetatie meegenomen als innovatieve maatregel voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Op veel plaatsen is onderzoek gaande naar het reinigen van emissies van het wegverkeer door toevoegingen aan geluidschermen of kunstwerken. Dit kunnen specifieke katalysatoren of specifieke planten zoals een groenblijvende klimop zijn. Een recent voorbeeld hiervan is de Wall4Life. Locaties waar dergelijke maatregelen, indien gebleken effectief, specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven en geluidschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het MMA een filterende toevoeging aan de geluidschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Bomen hebben een weinig positief effect op de luchtkwaliteit langs de weg. Het kappen van de bomen tussen de weg en de volkstuinten heeft daardoor vrijwel geen invloed op de fijn stofconcentraties in de volkstuinten.</p>
ZWE-00910	1	<p>Tip algemene zienswijze ontwerp tracé besluit ring Utrecht A27/A12 Te verwachten gezondheids klachten omwonende knooppunt lunetten en bewoners van Utrechten en Houten.</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de procedures van de Wet milieubeheer ten aanzien van geluidhinder en de afweging van doelmatige geluidmaatregelen.</p>

	<p>De geluidswal 4a aan knooppunt zijde zal het geluid reflecteren richting Houten zuid dus daar is een behoorlijke geluids toename te verwachten.</p> <p>Voor de geluidswal 4a aan knooppunt zijde zal het fijnstof via een warmte flow van af het asvalt over de geluidswal getild worden en zich verspreiden over een groter gebied afhankelijk van de windrichting over de stad Utrecht of Houten hierdoor zullen meer mensen gezondheidsklachten krijgen en mogelijk eerder dan normaal overlijden.</p> <p>Waarschijnlijk is de geluidswal 4a niet geplaatst om Lunetten te beschermen tegen geluidsoverlast maar om het fijnstof beter te verdelen over een groot gebied zodat de gemiddelde waarde 40 microgram fijnstof M/3 niet wordt overschreden.</p> <p>De bestaande geluidswal aan de kant van de Waijensedijk is zinloos deze is aan weerszijde te kort en de hoogte is te laag tevens is deze wand niet van geluidswerend materiaal. Deze dient aangepast te worden.</p> <p>Ter hoogte van fortweg 8 wordt een geluidswal geplaatst deze is niet voldoende om Houten zuid te beschermen en dient een lengte te hebben van af het Fort Hemeltje tot aan de spoorweg viaduct aan de Mereveldseweg.</p> <p>Het zicht vanaf de snelweg naar het Fort Hemeltje is een gevaar op de snelweg zeker bij de keuze van de juiste rijbaan door de automobilist, deze geluidswand is dan ook in ieders voordeel.</p> <p>Aan de fortweg wordt een behoorlijk stuk bos en een prachtige knotwilgenhaag gekapt, er is geen enkele moeite gedaan om aan deze zijde grond aan te kopen om daar een bos op te richten om op deze wijze fijnstof en geluid te weren.</p> <p>Er is geen wateropvang opgenomen in het project, door de toenemende klimaat verandering is de hoeveelheid neerslag regelmatig onvoorspelbaar en gezien de oppervlakte die is geasfalteerd is deze opvang aan grote hoeveelheden water aan te bevelen.</p> <p>Al met al is dit ontwerp kostbaar en zal zeker nog verdubbelen eer het is afgerond, mijn advies is dan ook investeer eerst in schone motoren (dus echt schoon) kom dan terug met dit plan.</p>	<p>In het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de verwerking van de opmerking uit de zienswijze die betrekking heeft op de bebouwde kom van Houten.</p> <p>De nieuw te plaatsen geluidschermen in het project Ring Utrecht zullen in het deel ten zuiden van de aansluiting Utrecht-Noord 10 graden achteroverhellend worden geplaatst, gezien vanaf de wegzijde. Een dergelijke plaatsing zorgt ervoor dat het gereflecteerde geluid de woningen aan de overzijde niet of nauwelijks bereikt. Daarnaast zullen de niet-doorzichtige panelen in deze schermen worden uitgevoerd in een geluidsabsorberend materiaal, waardoor de reflecties nog minder zullen zijn.</p> <p>Op de delen waar de schermen transparant worden uitgevoerd, aan weerszijden van de A12 vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, kan geen absorberend materiaal worden toegepast. Uit aanvullend onderzoek, zie bijlage 6 van het Deelrapport Specifiek, is gebleken dat het transparant, reflecterend uitvoeren van deze schermen niet leidt tot toenames van de geluidbelasting aan de overzijde.</p> <p>Bij de toetsing van de toekomstige situatie met het project Ring Utrecht is uitgegaan van geluidschermen die 80% van het geluid absorberen en dus 20% van het geluid reflecteren. De in het tracébesluit berekende geluidbelastingen zijn inclusief deze reflectiebijdrage vergeleken met de toetswaarden en op basis van die toetsing zijn de doelmatige geluidbeperkende maatregelen vastgesteld.</p> <p>Het effect van de geluidreflectie in de totale geluidbelasting is gering en kan door het toepassen van geluidbeperkende maatregelen zoals een stiller wegdek ruimschoots worden gecompenseerd.</p> <p>De geluidbelasting met het project Ring Utrecht in de bebouwde kom van Houten wordt niet hoger dan volgens de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan. Er is dus geen sprake van een verhoogd gezondheidsrisico als gevolg van het project. Bij deze beoordeling is het effect van de in het ontwerp-tracébesluit voorgestelde maatregelen meegenomen, inclusief de reflecties in geluidschermen bij Lunetten. Aangezien er in de bebouwde kom van Houten aan de wettelijke normen kan worden voldaan, zijn extra maatregelen per definitie niet doelmatig.</p> <p>Bij de Fortweg, in de lus van de aansluiting van A27zuid naar A12oost is ten opzichte van het ontwerp-tracébesluit een extra strook bomen aangebracht in het tracébesluit. Deze wijziging is te vinden in de Nota van Wijziging bij het tracébesluit.</p> <p>In het project is extra wateropvang opgenomen als gevolg van de verbreding. Bij de bepaling van de omvang van deze wateropvang is rekening gehouden met de klimaatverandering. De berekeningen voor de wateropvang zijn te vinden in het Deelrapport Water.</p> <p>In het deelrapport Luchtkwaliteit zijn de concentraties voor fijn stof berekend. Hierin is rekening gehouden met het door u genoemde geluidscherm van 12 meter hoog en de variatie in windsnelheid en windrichting. Uit de berekeningen blijkt dat dit scherm niet leidt tot de door u genoemde effecten.</p> <p>Het wegverkeer zorgt voor uitstoot van verontreinigde stoffen. Deze concentratie verontreinigde stoffen nemen af met de afstand vanaf de weg. Op 50 meter afstand van de weg is de bijdrage van de weg van verontreinigde stoffen ongeveer gehalveerd. Schermen hebben een positief effect op de luchtkwaliteit. Met een scherm wordt de verontreinigde stoffen omhoog gebracht en zo verdund met de schone lucht daarboven. Bij een 12 meter hoog scherm wordt de verontreinigde lucht ver omhoog gestuwd en vermengd met schone lucht. Bij een hoog scherm zal deze gemengde lucht pas langzaam weer dalen en lang vermengd worden met de schone lucht. De concentratie verder achter het scherm zal dan ook niet of nauwelijks worden verhoogd en gelijk zijn aan de achtergrondconcentratie.</p>
2	<p>Zie bovenstaand een veeg over een kozijn om de 4 maande hetzelfde een laag fijnstof en ultra fijnstof hier blijft het natuurlijk niet. Bij ieder ademhaling worden je luchtwegen, longen en bloedvaten ook vervuild met het gevolg dat je na een aantal jaren problemen met je gezondheid begin te krijgen, eerst constant slijm ophoesten op langere termijn is de kans groot op ernstige</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p>

		klachten. Er zijn wetenschappers die het vergelijken met de asbest problematiek. Een ultra fijnstof deeltje in je longen wat verkeerd wil kan jou toekomst drastisch veranderen.	Nu bijna overal in Nederland de Europese normen worden gehaald wordt het landelijk beleid meer gericht op maximale gezondheidswinst in plaats van lokale knelpunten. De Europese bronmaatregelen zijn momenteel het meest kosteneffectief om de luchtkwaliteit te verbeteren. Om het wagenpark de komende jaren schoner te krijgen worden minder milieubelastende brandstoffen zoals waterstof en de verdere ontwikkeling van elektrische voertuigen gestimuleerd. De Gezondheidsraad is gevraagd te adviseren over hoe gezondheid meer centraal te stellen in het luchtkwaliteitsbeleid. Het project is opgenomen in het landelijk luchtprogramma Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Binnen het NSL worden maatregelen getroffen om aan de Europese normen van fijn stof te voldoen. Het huidige maatregelenpakket van het actieplan luchtkwaliteit, opgesteld samen met gemeenten, bestaat onder andere uit Europees bronbeleid voor voer- en vaartuigen, nationale stimuleringsmaatregelen schoon vervoer en ontmoedigen vervuילend vervoer, diverse lokale initiatieven en maatregelen van decentrale overheden. Met de uitvoering van bovengenoemd maatregelenpakket wordt de luchtkwaliteit en daarmee de gezondheid in heel Nederland de komende jaren nog verder verbeterd.
ZWE-00911	3	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.
	5	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.
	7	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.
	14	Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de

			<p>grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>
	17	<p>Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.</p>	<p>Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken is het in enkele gevallen noodzakelijk om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde. Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.</p>
ZWE-00912	1	<p>Gebrek aan nut en noodzaak, en twijfels over effectiviteit</p> <p>Recent onderzoek van juist ook voor de Rijksoverheid gezaghebbende instituten als het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving geven aan dat investeren in meer wegen niet rendabel is. Er zijn andere, zowel effectievere als efficiëntere maatregelen beschikbaar, om files te doen afnemen. Het CPB noemt: kilometerheffing, investeren in voor- en natransport bij OV als betere alternatieven. Het kan toch niet zo zijn dat de professionele opinie van het CPB in twijfel wordt getrokken?!</p> <p>In het geval van de Ring Utrecht geldt daarnaast dat filevorming hier niet in de top10 van 2015 (bron: ANWB) stond. Het is derhalve bijzonder vreemd dat zoveel tijd, geld, moeite aan wordt besteed. Niet doen!</p> <p>De geplande verbreding van de A27 ter hoogte van de Utrechtseweg is onder andere een gevolg van de voorgenomen verbreding naar 7 rijstroken van de zgn. bak van Amelisweerd. Diverse studies tonen aan dat verbreding naar 6 rijstreken naar alle waarschijnlijkheid afdoende is, en ook voorkomt dat er teveel verkeersaanzuigende werking optreedt (incl. milieugevolgen). Het is dus niet alleen onnodig maar ook nog eens onwenselijk om een verbreding naar 7 rijstroken te plannen.</p> <p>Tevens wijs ik u op recente ervaringen en bevindingen m.b.t. de verbreding van de A4 bij Roelofarendsveen. Zelfs een instituut als Rijkswaterstaat geeft toe dat de files niet opgelost zijn en er zelfs extra congestie-problemen zijn gecreëerd, onder andere als gevolg van het zogenaamde flessehals-effect. Niet effectief dus. Dit effect zal op de A27 ook optreden omdat er geen verbreding t.h.v. de NRU en A27 richting Hilversum gepland staat. Juist ten hoogte van de Utrechtseweg (aan mijn kant) zal dit tot extra files, en daarmee milieuverontreiniging leiden. Dit effect zal nog eens extra groot zijn vanwege de eerdergenoemde verkeer-aanzuigende werking vanwege wegverbreding elders op het traject.</p> <p>De recente ontwikkeling naar zelfrijdende auto's heeft grote positieve consequenties voor de filedruk; als 10% automatisch gaat rijden, nemen de files met 30% af. Zelfs de Minister onderkent dit en geeft aan te verwachten dat binnen 20 jaar alle auto's zelfrijdend zijn; dit levert een enorme vermindering van filedruk hetgeen niet verder grootschalig investeren in wegen, logisch maakt. Zeker als de plannen voor de Ring Utrecht op z'n vroegst pas in 2026 gereed zijn. Wederom: niet doen dus!</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur en 2x6 rijstroken).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen)</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>In de milieu-effectrapportage eerste fase is het effect van rekeningrijden onderzocht in het alternatief "De Kracht van Utrecht". Dit alternatief bleek onvoldoende probleemoplossend. Twee onafhankelijke commissies (de Commissie m.e.r. en de commissie Schoof) hebben geoordeeld dat de onderbouwing om dit alternatief af te laten vallen goed is en dat het proces zorgvuldig is uitgevoerd. Er is dus geen aanleiding om deze alternatieven opnieuw te onderzoeken. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (2.4.3 verschuiven van knelpunten).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (2.2.1 verkeersprognoses en 2.2.2 gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (advies centraal planbureau).</p> <p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag</p>

		<p>een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit zoals nu voorligt. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p>
		<p>Uit het MIRT projectenoverzicht 2015 valt op te maken dat het project Ring Utrecht een bijdrage levert aan het oplossen van vier files uit de filetop50. De hoogst genoteerde file staat op nummer 4 op de A28 voor knooppunt Rijnsweerd. Dit is toegelicht in de toelichting van het tracébesluit, paragraaf 2.1.</p> <p>Ten zuiden van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) is verbreding voorzien in het project Ring Utrecht. Tussen de aansluiting Utrecht Noord (NRU) en knooppunt Rijnsweerd krijgt de A27 er in beide rijrichtingen een rijstrook bij. Tussen de aansluiting Utrecht Noord en de aansluiting Bilthoven wordt de weg al op korte termijn (2016-2018) verbreed. Dit is vastgelegd in het tracébesluit over het project A27/A1. Het project Ring Utrecht zet de spitsstrook op de rijbaan in de richting Hilversum om in een reguliere rijstrook.</p> <p>De vergelijking met Roelofarendsveen gaat niet op. Er is geen sprake van een systeem van hoofd- en parallelrijbanen, maar van vier hoofdrijbanen.</p>
3	<p>Omgevingsaspecten en effecten voor aangrenzende bewoners worden onvoldoende meegewogen Alle projectpublicaties en -toelichtingen roemen en noemen de niet verder verslechterende luchtkwaliteit en/of het niet overschrijden van geluids- en fijnstofnormen. Los van het ernstige bezwaar dat ik heb tegen de modelmatige, en daarmee niet-feitelijk-juiste, cijfermatige doorrekening, ben ik het niet eens met uw beperkte en eenzijdige concretisering van het begrip 'omgevingsaspecten'. Het element 'woongenot' zou ook meegewogen moeten worden. Concreet: een snelweg die minimaal 7 meter dichter naar mijn woning komt te liggen, het kappen van bomen en een geluidswal die 1 tot 3 meter hoger is dan de huidige, brengt ernstig negatieve gevolgen met zich mee voor mijn woongenot en voor de dalende waarde van mijn huis. Als de plannen doorgaan dan komt er een muur recht naast mijn huis te staan die bijna 20 meter hoog is, en dat is hoger dan mijn huis. Dit is onacceptabel; de overheid heeft ook normen t.a.v. billijkheid en redelijkheid tegenover haar burgers in acht te nemen, zeker als het (in dit geval: discutabele) algemeen nut daarmee gediend wordt. En het kan ook zeker niet zo zijn dat het begrip 'omgevingsaspecten' eenzijdig door een overheid worden bepaald en ingevuld. In een samenleving anno 2016 behoren burgers daar ook een inspraak in te hebben, die nadrukkelijk verder en dieper gaat dan meedenken over de uitvoeringsvariant van het geluidsschermb.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoeslag gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van de ecologische hoofdstructuur (EHS), als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat, de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het milieu-effectrapport tweede fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigend stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.</p> <p>Met de geluidbeperkende maatregelen die worden getroffen in het project Ring Utrecht kan bij vrijwel alle woningen worden voldaan aan de geluidbelasting die op basis van het huidige</p>

	<p>geluidproductieplafond is toegestaan. Daar is dus geen sprake van een verslechtering van de geluidssituatie en dus geen verhoogd gezondheidsrisico t.g.v. geluid.</p> <p>Langs de A12, tussen de knooppunten Oudenrijn en Lunetten, wordt bij vrijwel alle woningen met de maatregelen uit het project Ring Utrecht een geluidreductie van 4 dB of meer gehaald en dat is een aanzienlijke verbetering van de geluidssituatie.</p> <p>In het onderzoeksgebied zijn er slechts 60 woningen waar onvoldoende doelmatige maatregelen getroffen kunnen en waar de geluidbelasting met het project hoger is dan op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan, bij 378 geluidgevoelige objecten zal de geluidbelasting als gevolg van de doelmatige maatregelen wel lager zijn dan deze toegestane geluidbelasting maar nog wel hoger dan de streefwaarde voor sanering.</p> <p>Voor deze 438 woningen zal na het onherroepelijk worden van het tracébesluit onderzoek gedaan worden naar mogelijke effectieve maatregelen bij de woning (bijvoorbeeld gevelisolatie). In welke mate het resterende geluideffect tot een verhoogd gezondheidsrisico is sterk locatie-afhankelijk waarbij de aanwezigheid van andere bronnen, de hoogte van de totale geluidbelasting en de mate van toename bepalend zijn.</p> <p>De Commissie m.e.r. heeft in haar advies over de milieueffectrapportage aangegeven dat de verschillen qua blootstelling aan geluid gering zijn en dat er daarom geen aanleiding is om dit verder te onderzoeken.</p> <p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt nader ingegaan op de vraag waarom geluidbelastingen worden berekend en niet worden gemeten.</p> <p>Het begrip woongenot is als zodanig niet meegenomen in de milieu-effectrapportage beoordeling omdat dit een subjectief begrip is. Wel is in het deelrapport ruimte en ruimtelijke kwaliteit gekeken naar verschillende aspecten van de leefkwaliteit. Uw specifieke situatie is meegenomen in de beoordeling belevingswaarde ruimtelijke kwaliteit waardoor deze in deelgebied 2 een negatief oordeel heeft gekregen. Daarom wordt er zorgvuldig gekeken naar een goede lokale inpassing en zijn gesprekken hierover gaande.</p> <p>Door de aanpassingen aan de A27 is het onvermijdelijk dat de weg dicht bij de bebouwing komt. Juist vanwege het ruimtebeslag van het ontwerp-tracébesluit is op deze locatie samen met u als bewoner gekeken naar diverse inpassingsmogelijkheden. Ook voorafgaand aan de vaststelling van het ontwerp-tracébesluit is regelmatig overleg gevoerd met bewoners van de Utrechtseweg en bewonersvereniging LUW. De inrichting van de strook tussen de weg en de woningen wordt door Rijkswaterstaat nader vormgegeven in overleg met de betrokken bewoners.</p> <p>Voor wat betreft de specifieke geluidssituatie op deze woning geldt dat op grond van het huidige geluidproductieplafond een geluidbelasting van 58 dB is toegestaan, door de uitvoering van het project wordt de geluidbelasting 57 dB. Daarbij is rekening gehouden met de groei van het verkeer tot 2036.</p>
<p>4</p> <p>Vervolgens wijs ik u erop dat met het uitbreiden van de snelweg aan onze kant uit, de overheid artikel 3 van de rechten van de mens overtreedt. Volgens art 3 van de rechten van de mens, heeft een ieder recht op leven. Dit recht wordt ons ontnomen: als we kijken naar de gevolgen van de uitbreiding van de snelweg richting ons als bewoners, dan kun je zien uit onderzoek dat de intensiteit van de Elementair koolstof (EC-)concentraties exponentieel toenemen. Zie exponentiële vervuiling, (bron: Dr. M. Roemer TNO, 2009). Volgens een rapport van het Planbureau van de Leefomgeving uit 2009 is op te maken dat EC een goede indicator is voor de verspreiding van fijnstofemissies door verkeer. In het dossier 'Fijn stof', hoofdstuk 3, 'Luchtkwaliteit'. Versie 1 © RIVM, Bilthoven, januari 2013, is te lezen in Tabel 3.2 dat de Levensduurverkorting door blootstelling aan de fijnere fractie van fijnstof (PM_{2,5}) in lucht in Nederland 11,8 maanden bedraagt.</p> <p>Mijn inziens is het beter dat de uitbreiding van de snelweg er niet komt omdat het elke meter dat de snelweg naar ons toekomt, onze levensduur met exponentiële waarde afneemt. Beter is het om de snelweg aan de andere kant uit te breiden waar een paar volkstuinjes staan dan aan onze</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>U stelt een verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen voor door de verhoging naar 130 km/u terug te draaien en een limiet van 80 of 90 km/u op ringwegen in te stellen. Dit voorstel is niet in lijn met het kabinetsbeleid. Daarin is bepalend of de EU-grenswaarden worden gehaald. Daarnaast is het effect op de concentraties vervuilende stoffen van een snelheidsverlaging direct langs de weg beperkt. Naarmate de afstand tot de snelweg toeneemt, is dit effect bijna te verwaarlozen. Een verlaging van de snelheid zal dan ook maar een zeer beperkt effect hebben op het verbeteren van de gezondheid van bewoners in de grote steden. Een groter effect op de gezondheid van inwoners van de grote steden heeft het aanpakken van de gemeentelijke knelpunten, die vooral verder binnenstedelijk liggen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximumsnelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80km/uur zijn niet nodig.</p>

	<p>kant; dan wel ons uit te kopen, of helemaal geen verbreding te laten plaatsvinden. Daarnaast is het moeilijk te zeggen wat nu en op langer termijn de gevolgen zijn van de andere emissies zoals ultrafijnstof wat op dit moment moeilijk te meten en te modelleren. En in dit verband wijs ik u op het milieu-effect dat ontstaat wanneer de maximum snelheid niet tot 100 km/h beperkt wordt en blijft. Het is bekend dat een hogere snelheid onevenredig veel meer uitstoot van schadelijke stoffen met zich meebrengt. De overheid in deze heeft geen goede reputatie m.b.t. het zich houden aan snelheidsafspraken (zie A2-snelheidsverhoging tussen Utrecht en Amsterdam).</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Voor een antwoord betreffende het artikel 2 (en niet 3) van de rechten van de mens wordt u verwezen naar het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en Wettelijk kader.</p> <p>In de rapportage Ring Utrecht, van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit, welke behoort bij de ontwerp-tracébesluit-documenten, is ingegaan op de concentraties en de effecten van roet (EC). Roet en ultrafijnstof worden vaak in relatie gebracht met gezondheidseffecten. In het ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage luchtrapport is roet en ultrafijnstof niet meegenomen omdat er (nog) geen norm is waarop getoetst kan worden.</p> <p>In de milieu-effectrapportage hoofdstuk 8 wordt tevens aangegeven dat in de huidige situatie de PM_{2,5} concentratie maximaal 17 u/m³ is en zal afnemen naar maximaal 13 u/m³ in 2030. Deze maximale concentratie in 2030 ligt dichtbij de WHO norm van 10 u/m³. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een afname, vanwege de afname van de achtergrondconcentraties door de NSL maatregelen.</p>
5	<p>In dit verband wil ik ook aandacht vragen voor trillingen. Voor zover bekend is naar trillingshinder in het geheel geen onderzoek gedaan. Met het zo dicht bij de woning aanleggen van de extra rijstrook/ extra rijstroken is de kans op extra trillingshinder en hinder als gevolg van laag-frequent geluid aanzienlijk.</p>	<p>In de richtlijnen voor de planstudie Ring Utrecht is het aspect laagfrequent geluid niet genoemd, er was dus geen aanleiding om dit te onderzoeken in het project Ring Utrecht.</p> <p>Trillingen die veroorzaakt worden door verkeer zijn meestal een direct gevolg van de slechte kwaliteit van de weg. Aangezien de wegen in het project Ring Utrecht in zijn geheel worden gereconstrueerd, worden bestaande oneffenheden worden weggenomen en zal de weg weer vlak worden. Bovendien worden in het project de voegovergangen bij de viaducten worden aangepakt, waardoor de geluidproductie en de trillinghinder van deze constructie afneemt.</p>
6	<p>Programmatische aanpak stikstof</p> <p>Het is overigens nog maar zeer de vraag of uitbreiding wel toegestaan is. Uit de stukken volgt dat het project is opgenomen als prioritair project onder de Programmatische Aanpak Stikstof. Het is evident dat de aanleg en het gebruik van de aangepaste wegenstructuur leidt tot extra stikstofdepositie op diverse nabijgelegen en ook verder weggelegen Natura 2000-gebieden. Omdat het project is opgenomen als prioritair project in de PAS kan gebruik worden gemaakt van de ontwikkelruimte zoals deze onder de PAS beschikbaar is. Het is echter zeer de vraag of de Programmatische Aanpak Stikstof zoals deze nu wordt uitgevoerd in overeenstemming is met artikel 6 van de Habitatrichtlijn en de rechtspraak daarover van het Hof van Justitie van de EG. Meer in het bijzonder valt te betwijfelen of het plan – waaronder wordt begrepen aanleg en gebruik – niet leidt tot een aantasting van de natuurlijke kenmerken van diverse Natura 2000-gebieden. Het antwoord daarop is naar mijn oordeel zonder meer bevestigend. Vervolgens is de vraag of de in het kader van de PAS genomen maatregelen kunnen worden beschouwd als mitigerende maatregelen in plaats van compenserende maatregelen. Verwezen wordt naar de arresten van het Hof van Justitie inzake Sweetman (11 april 2013, C-258/11, ECLI:EU:C:2013:220) en Briels (arrest van 15 mei 2014, C-521/12, Briels, (ECLI:EU:C:2014:330)). Wij zijn overtuigd dat de PAS beschouwd dient te worden als compenserende en niet als mitigerende maatregelen. Immers de aantasting vindt plaats waarbij kwetsbaar is of de PAS-maatregelen het effect sorteren zoals wordt verondersteld.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).</p> <p>In de nabijheid van het projectgebied Ring Utrecht bevindt zich Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen. Als gevolg van het project Ring Utrecht treedt op delen van de A1, A2, A12, A27 en A28 een verhoging op van de verkeersintensiteit op. In de directe nabijheid van de trajecten waar sprake is van netwerkeffecten komen de volgende Natura 2000-gebieden met stikstofgevoelige Habitats voor: Lingegebied & Diefdijk-Zuid, Uiterwaarden Lek, Veluwe en Zouweboezem. Deze Natura 2000-gebieden maken deel uit van het programma aanpak stikstof (PAS). Voor deze gebieden zijn gebiedsanalyses opgesteld waarin de effecten van stikstofdepositie onder het PAS en van herstelmaatregelen zijn onderzocht. De conclusie van deze onderzoeken is dat er ontwikkelingsruimte beschikbaar is ten behoeve van prioritaire projecten waaronder het project Ring Utrecht (zie prioritaire projectenlijst uit de bijlage behorende bij artikel 6 van de regeling programmatische aanpak stikstof).</p> <p>Met behulp van het reken- en registratie instrument AERIUS is een berekening gemaakt van de toename van stikstofdepositie die door project Ring Utrecht wordt veroorzaakt op deze gebieden. In AERIUS Register is getoetst of er voldoende ontwikkelingsruimte is gereserveerd. De voor het project benodigde ontwikkelingsruimte is gelijk aan de toename van de stikstofdepositie per hectare per jaar die door de aanleg of verhoogde verkeersintensiteiten wordt veroorzaakt. Uit de toets in AERIUS Register blijkt dat deze behoefte aan ontwikkelingsruimte past binnen de ontwikkelingsruimte die voor het hoofdwegenet is gereserveerd.</p> <p>Het PAS is, inclusief de depositieruimte die binnen het programma beschikbaar is, in zijn geheel passend beoordeeld. De gebiedsanalyses vormen de passende beoordeling op gebiedsniveau. In de gebiedsanalyses is voor elk Natura 2000-gebied onderbouwd dat, tegen de achtergrond van de effecten van de maatregelen die op grond van het programma worden getroffen, het gebruik van de depositieruimte, met inbegrip van ontwikkelingsruimte, die beschikbaar is voor projecten, andere handelingen en overige ontwikkelingen, de natuurlijke kenmerken van de te beschermen habitattypen en leefgebieden van de soorten niet worden aangetast. Aan de hand van gegevens</p>

	<p>gegenereerd door het rekeninstrument AERIUS is in de gebiedsanalyses op hectareniveau bepaald hoeveel ontwikkelingsruimte kan worden toegeedeeld aan projecten die stikstofdepositie tot gevolg hebben op voor stikstof gevoelige habitattypen zonder dat dit leidt tot verslechtering van de kwaliteit van die habitattypen (en dus tot aantasting van de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied) of tot onevenredige vertraging in het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen. Bij het bepalen van de totale te verwachten depositie is in AERIUS rekening gehouden met de cumulatieve bijdragen van alle emissiebronnen in Nederland en het buitenland, gebaseerd op een scenario van hoge economische groei en vaststaand en voorgenomen beleid. Ook de cumulatieve bijdrage van de aanpassing van de Noordelijke Randweg Utrecht en andere wegenprojecten is in AERIUS berekening meegenomen. De totale te verwachten depositie is betrokken in de passende beoordeling van het gehele programma. De conclusie is dat bij de gegeven ontwikkeling van de stikstofdepositie de natuurlijke kenmerken van de betrokken Natura 2000-gebieden niet worden aangetast. Via monitoring bewaken de bestuursorganen die het programma (mede) vaststellen of de totale depositie, alsmede de emissies van de te onderscheiden bronnen, zich inderdaad ontwikkelen conform de prognoses waar in het PAS vanuit is gegaan. Aanvullende maatregelen om effecten van stikstofdepositie te beperken zijn vanwege de PAS maatregelen niet nodig. De PAS-maatregelen zijn geen compenserende maatregelen. De programmatische aanpak leidt er toe dat de generieke bronmaatregelen en de gebiedsgerichte herstelmaatregelen niet specifiek gekoppeld of te koppelen zijn aan de activiteit waaraan toestemming wordt verleend. De maatregelen in het programma vormen een totaalpakket aan maatregelen waarmee op het niveau van het programma wordt gewaarborgd dat de kwaliteit van de voor stikstof gevoelige habitattypen en leefgebieden behouden wordt en op termijn de instandhoudingsdoelstellingen voor die habitattypen en soorten met een voor stikstof gevoelig leefgebied kunnen worden gerealiseerd. Op basis van het programma kan het bevoegd gezag voor de vergunningverlening met zekerheid vaststellen dat, tegen de achtergrond van de staat van de habitattypen en leefgebieden van soorten, de geprognosticeerde effecten van autonome ontwikkelingen en het algehele en geborgde overheidsbeleid, de effecten van een individuele activiteit niet significant zijn voor een Natura 2000-gebied. De voor een individuele activiteit beschikbare ontwikkelingsruimte - die wordt toegekend en afgeschreven bij vergunningverlening voor dat project - brengt dat tot uitdrukking. Behoud van de natuurwaarden is in de PAS geborgd. Nu er geen sprake is van aantasting van deze natuurwaarden is er ook geen noodzaak tot compensatie voor die aantasting. De door u vermelde jurisprudentie van het Europese Hof van Justitie geeft een nadere uitleg van artikel 6, lid 3 en 4 van de Habitatrichtlijn (mitigatie en compensatie). Het PAS is daarmee niet in strijd.</p>
<p>7 Nu sprake is van compensatie en niet van mitigatie betekent dit dat ook dient te worden gekeken – verwezen wordt naar artikel 6 Habitatrichtlijn – naar de vraag of voor het gesignaleerde probleem – kort gezegd: oplossen van de congestie rondom Utrecht – alternatieven beschikbaar zijn. Dat die alternatieven er zijn is evident. De meest voor de hand liggende alternatieven zijn – uiteraard – investeren in openbaar vervoer en spreiding in gebruik van de weg bewerkstelligen zodat er minder piekmomenten in het gebruik ontstaan. Immers een groot deel van elk etmaal wordt de weg niet optimaal gebruikt. Verwezen wordt voorts naar hetgeen het CPB dienaangaande heeft opgemerkt. Naast de alternatieventoets dient ook worden beoordeeld of er sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang. En hoewel met wegaanleg een publiek belang wordt gediend is daarmee niet gezegd dat dit publieke belang – betere doorstroming van het verkeer – groot genoeg is (gelet ook op de mogelijkheid van alternatieven) om een ander groot publiek belang dat beschermd wordt door Vogel- en Habitatrichtlijn – de biodiversiteit – te laten wijken. Dat klemmt temeer nu vele habitattypen en soorten in Natura 2000-gebieden in de directe omgeving van het plangebied zich in een ongunstige staat van instandhouding bevinden.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur (2.8.3 stikstofdepositie).</p> <p>De snelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in het tracébesluit. Dit betreft een maximumsnelheid van 100 km/uur op de A27, behalve 120 km/uur op het gedeelte boven Utrecht noord. Op de A12 geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur op de hoofdbaan en 80 km/uur op de parallelbaan. Op het moment van publicatie van het tracébesluit zijn er geen plannen daarna de snelheid te veranderen. Echter, het kan niet dat in het tracébesluit bepalingen opgenomen worden die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op veranderde inzichten in te gaan. Wel zal, mocht een verandering later in overweging genomen worden, de daartoe bestemde wettelijke procedure doorlopen worden met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p> <p>Voor meer informatie over de alternatievenafweging wordt verwezen naar het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 alternatievenafweging.</p>
<p>8 Het is overigens nog maar zeer de vraag of uitbreiding wel toegestaan is. De Raad van State heeft nog geen uitspraak gedaan over de Stikstof depositie balans en prioritaire projecten.</p>	<p>Het PAS is de basis voor het project Ring Utrecht. Als de Raad van State in het kader van andere projecten een uitspraak doet over de PAS, zal dan bezien worden of er consequenties voor het project uit volgen.</p>

	10	<p>Risico op bouw- en grondwaterschade; schade aan mijn huis Wanneer de schelweg aan mijn kant verbreed wordt, ontstaat er een groot risico t.a.v. bouwschade (o.a. heien) en grondwaterschade a.g.v. gronddruk. De kans is reëel dat er in en aan mijn huis scheuren gaan ontstaan en dat de fundering(sbalken) aangetast worden vanwege verandering van grondwaterhoogte. Ik wijs u in dit verband ook op de recentelijke en terechte nieuwe zienswijze van de Rijksoverheid t.a.v. schadecompensatie a.g.v. gasboringen in de provincie Groningen. Eenzelfde situatie kan zich in mijn geval ook voordoen, en het is beter om die te voorkomen.</p>	<p>Er bestaat een kans dat door werkzaamheden aan de Ring Utrecht schade ontstaat aan eigendommen van derden. Aan de hand van de voorgenomen werkzaamheden wordt een invloedsgebied in kaart gebracht. Binnen dit gebied worden – vóór aanvang van de werkzaamheden – bouwkundige vooropnamen uitgevoerd aan objecten, installaties of landbouwgronden. De vooropnamerapporten worden aan de eigenaren verstrekt en gebruikt om te beoordelen of er een verband bestaat tussen schade en de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Aangewezen objecten, installaties of landbouwgronden zullen worden gemonitord tijdens de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Indien er volgens een benadeelde schade is ontstaan als gevolg van de werkzaamheden dan kan deze een verzoek om schadevergoeding indienen.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p>
ZWE-00913	2	<p>De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren er tegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af</p>	<p>Er is geen sprake van uitstel van de geluidsanering; de geluidssanering voor de A12 is onderdeel van het project ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.</p>
	8	<p>Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.</p>	<p>Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken is het in enkele gevallen noodzakelijk om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde. Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.</p>
	11	<p>Natuurcompensatie is een leuk bedacht doekje voor het bloeden maar heeft met de realiteit niets van doen. Amelisweerd is een eeuwenoud niet te compenseren rivierbos. De bomen hebben een geschiedenis en zijn niet domweg te vervangen door een dotje groen elders te tekenen. Het idee dat een deel van dit bos zou moeten wijken voor de asfaltwals van de minister ontstelt mij. Maar de gedachte dat deze onherstelbare schade vervolgens zou kunnen worden afgekocht door elders een paar bomen te planten is volslagen respectloos. Sommige dingen zijn nu eenmaal niet te koop!</p>	<p>In het project Ring Utrecht is voorzien in maatregelen om de effecten op de natuur te beperken (mitigatie) en om effecten te compenseren. Deze maatregelen zijn uitvoerig toegelicht in de rapportage Natuurmitigatie en compensatieplan. Dit is een onderliggende rapportage bij het tracébesluit en bij de milieu-effectrapportage. Een voorbeeld van een mitigerende maatregel is het aanbrengen van vleermuisvriendelijke verlichting in onderdoorgangen. Voor een betere sociale veiligheid is een goed verlichte onderdoorgang noodzakelijk. Bij gewone verlichting werkt dat verstorend voor de vleermuizen. met de plaatsing van zorgvuldig geplaatste vleermuisvriendelijke verlichting wordt ervoor gezorgd dat de vleermuizen ongehinderd door de onderdoorgang kunnen vliegen terwijl meteen de sociale veiligheid verbetert. Ook zijn er algemene natuurversterkende maatregelen, zoals het realiseren van natuurvriendelijke oevers. Deze komen niet voort uit de</p>

			<p>noodzaak om effecten voor een bepaalde soort te beperken, maar uit de ambitie om de algehele natuurwaarde en daarmee de biodiversiteit in het plangebied te versterken.</p> <p>Compensatie vindt plaats voor ecologische hoofdstructuur (EHS) en voor bomen, op basis van wettelijke regelingen. In het project is uitgegaan van een ruimhartige compensatie. Dit betekent dat er meer compensatie plaats vindt dan minimaal wettelijk noodzakelijk is. Dit is toegelicht in genoemd Natuurmitigatie- en compensatieplan. In de Nota van Wijziging en het tracébesluit is de EHS-compensatie verder uitgewerkt dan in het ontwerp-tracébesluit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.</p>
	12	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.</p>
ZWE-00914	6	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
ZWE-00915	2	Het is het onduidelijk welke emissiefactoren zijn gebruikt. Zijn de prognoses gebaseerd op de schone papieren typekeuringsnormen of de veel hogere emissies van de echte tests op de weg? Hoe verloopt de vervanging van oude door nieuwe voertuigen? De penetratiegraad van schonere voertuigen in het toekomstige wagenpark kan tegenvallen doordat auto's een steeds langere levensduur bezitten (https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2016/20/personenauto-s-steeeds-ouder). Graag aangeven hoe u dit verdisconteert.	<p>In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&M bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Tabellen_grafieken/Milieu_Leef_omgeving/Emissiefactoren. De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer.</p> <p>Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.</p>
	5	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	<p>De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.</p>

ZWE-00916	7	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het wanneer bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
ZWE-00918	3	De maatschappelijke risico's van de uitbreiding van de bak zijn ons inziens te groot. Enerzijds omdat er een groot risico is op een calamiteit ten gevolge van het lek raken van de folie. Anderzijds financieel, omdat als dit zich voordoet, de risico's niet gedekt of verzekerd zijn en de burgers uiteindelijk de kosten hiervan moeten dragen. Er is in dit plan onvoldoende aangetoond dat het risico beheersbaar is.	Als onderdeel van het hydrologisch onderzoek is een risicoanalyse uitgevoerd naar de risico's en gevolgen van eventuele scheurvorming aan de folie (zie paragraaf 5.6 hydrologisch onderzoek). Hieruit blijkt dat alleen bij significante aantasting van de folie (volledige verwijdering folie over meerdere m2) er een merkbare invloed valt te verwachten op het grondwatersysteem buiten de folie. Daar waar het diepe grondwatersysteem (watervoerend pakket) aan de bovenzijde begrensd wordt door een deklaag met een oppervlaktewatersysteem worden de effecten op het ondiepe grondwater nog gedempt. De capaciteit van de pompen in de pompkelders is voldoende om een extra hoeveelheid water die hierdoor in de foliekuip zou stromen weg te kunnen pompen. Ook zijn er beheersmaatregelen mogelijk om de instroom van water en eventuele uitspoeling van grond te stoppen en herstelmaatregelen uit te voeren. In het programma van eisen voor de aannemer wordt voor de aanleg van de Ring Utrecht nadrukkelijk aandacht besteed aan de risico's die samenhangen met de folie en wordt een duidelijke set eisen, randvoorwaarden en veiligheidsprocedures opgenomen, gericht op het voorkomen van beschadigingen aan de folie. Er is, gekeken naar de risico's tijdens de bouw voor het gedeelte tussen Lunetten en Rijnsweerd. Deze risico's zijn beschreven in de koepelnotitie bouwen in de folieconstructie A27 (te vinden op www.ikgaverder.nl). De Commissie m.e.r. heeft geoordeeld dat er voldoende aandacht is geweest voor deze problematiek voor deze fase van het project. U schetst een rampscenario dat niet zal optreden. Beschadiging van het folie kan optreden als er onzorgvuldig wordt gewerkt, en dit kan inderdaad leiden tot water op de A27. Maar indien dit optreedt is er altijd een mogelijkheid om een lek te dichten en het water weg te pompen. Een langdurige blokkade van de A27 door wateroverlast is geen reëel scenario.
	4	De modelmatige berekeningen die zijn gebruikt voor de te verwachten waarden van luchtkwaliteit en geluidshinder zijn gebaseerd op niet voldoende gevalideerde invoergegevens. Derhalve kunnen ze niet leiden tot representatieve uitkomsten. Wij stellen niet de rekenwijze ter discussie, maar wel de ingevoerde parameters en daarmee de uitkomsten.	In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt nader ingegaan op de vraag waarom geluidbelastingen worden berekend en niet worden gemeten. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit. Onderdeel van het NSL is de jaarlijkse monitoring. Als onderdeel van de monitoring worden jaarlijks met de monitoringstool berekeningen uitgevoerd van de concentraties in het achterliggende kalenderjaar en van de prognosejaren van het NSL (2015, 2020 en 2030). Metingen zeggen alleen iets over de huidige situatie en niet over een toekomstig effect. Indien uit de monitoring blijkt dat de geplande of getroffen maatregelen niet voldoende effectief zijn, zullen er binnen het NSL extra maatregelen worden genomen om de (dreigende) normoverschrijdingen weg te nemen. In de NSL monitoring worden de concentraties fijn stof en stikstofdioxide in kaart gebracht op basis van modelberekeningen en metingen. De luchtkwaliteit in Nederland wordt continu gemeten met het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML) door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Voor een overzicht van de meetpunten zie www.rivm.nl/lml . Modelberekeningen zorgen voor een geografisch meer gedetailleerd en beter dekkend totaalbeeld van de luchtkwaliteit dan mogelijk is op basis van alleen metingen op een

		<p>beperkt aantal meetlocaties. De metingen vormen een essentiële basis voor de ijking van modelberekeningen. Het RIVM stelt jaarlijks een rapportage op met de resultaten van de monitoring. Deze rapportages zijn in november/december openbaar. De rapportages van de jaarlijkse monitoring zijn te vinden op www.nsl-monitoring.nl.</p> <p>Het is jammer dat u niet aangeeft welke invoerparameters u bedoelt. Voor het uitvoeren van luchtberekeningen met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) rekenmodel worden jaarlijks in maart door de overheid de emissiefactoren en achtergrondconcentraties vastgesteld. De invoer van verkeersgegevens in het rekenmodel wordt jaarlijks gedaan door de wegbeheerder ofwel voor rijkswegen Rijkswaterstaat en voor gemeentelijke wegen de gemeente. De wegbeheerder kent zijn wegen het best en laat ook tellingen uitvoeren op zijn wegen ter controle van de invoer.</p> <p>De luchtkwaliteit in Nederland wordt continu gemeten met het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML) door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Op basis van de RIVM meetresultaten worden de te hanteren uitgangspunten voor de NSL rekenmodellen jaarlijks getoetst en zo nodig bijgesteld. Hierdoor wordt de betrouwbaarheid van rekenmodellen vergroot. Elk jaar vindt een monitoring van het NSL plaats.</p>
5	<p>Wij willen niet nog meer hinder ondervinden door verstrooiing van licht en horizonvervuiling door o.a. wegverlichting. Amelisweerd is onderdeel van de ecologische hoofdstructuur waar specifieke flora en fauna beschermd moet worden.</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoeslag gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van de ecologische hoofdstructuur (EHS), als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen.</p> <p>Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat, de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het milieu-effectrapport tweede fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigend stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Bij uw woonlocatie zal er geen toename zijn van hinder door wegverlichting, mede door de realisatie van de Groene Verbinding. De effecten op de EHS en specifieke soorten in Amelisweerd zijn beschreven en zijn meegewogen in de besluitvorming.</p>
7	<p>Onze directe omgeving raakt minimaal 3 hectare bos kwijt. En binnen het plan vindt geen compensatie plaats binnen Amelisweerd. Wij verwachten binnen Amelisweerd voldoende gecompenseerd te worden.</p>	<p>In het project Ring Utrecht is voorzien in maatregelen om de effecten op de natuur te beperken (mitigatie) en om effecten te compenseren. Deze maatregelen zijn uitvoerig toegelicht in de rapportage Natuurmitigatie en compensatieplan. Dit is een onderliggende rapportage bij het tracébesluit en bij de milieu-effectrapportage. Een voorbeeld van een mitigerende maatregel is het</p>

		<p>aanbrengen van vleermuisvriendelijke verlichting in onderdoorgangen. Voor een betere sociale veiligheid is een goed verlichte onderdoorgang noodzakelijk. Bij gewone verlichting werkt dat verstorend voor de vleermuizen. met de plaatsing van zorgvuldig geplaatste vleermuisvriendelijke verlichting wordt ervoor gezorgd dat de vleermuizen ongehinderd door de onderdoorgang kunnen vliegen terwijl meteen de sociale veiligheid verbetert. Ook zijn er algemene natuurversterkende maatregelen, zoals het realiseren van natuurvriendelijke oevers. Deze komen niet voort uit de noodzaak om effecten voor een bepaalde soort te beperken, maar uit de ambitie om de algehele natuurwaarde en daarmee de biodiversiteit in het plangebied te versterken.</p> <p>Compensatie vindt plaats voor ecologische hoofdstructuur (EHS) en voor bomen, op basis van wettelijke regelingen. In het project is uitgegaan van een ruimhartige compensatie. Dit betekent dat er meer compensatie plaats vindt dan minimaal wettelijk noodzakelijk is. Dit is toegelicht in genoemd Natuurmitigatie- en compensatieplan. In de Nota van Wijziging en het tracébesluit is de EHS-compensatie verder uitgewerkt dan in het ontwerp-tracébesluit.</p> <p>Compensatie van ecologische hoofdstructuur (EHS) binnen Amelisweerd is niet mogelijk omdat gebieden al in de EHS liggen en/of omdat gebieden aansluitend aan de EHS al grote natuurwaarden hebben. Daarnaast kunnen gebieden zijn afgevalen om diverse redenen zoals eigendomssituatie of de aanwezigheid van andere ontwikkelingen. Daarom is de EHS-compensatie gevonden in gebieden die de grotere ecologische structuur aan de oostkant van de stad Utrecht versterken. Daar profiteert ook de natuur in Amelisweerd weer van.</p>
8	<p>Wij verwachten over de gehele lengte van de A27 van de Uithof tot het eventuele dak op de bak geluidswering in de vorm van een absorberend scherm van tenminste 4 meter hoog. Een scherm verdient onze voorkeur boven een wal vanwege de beperktere breedte, waarmee veel groen gespaard kan worden.</p>	<p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de aanvullende inpassingsmaatregelen die in het tracébesluit worden getroffen, die tevens een positief effect op de geluidssituatie in Amelisweerd hebben.</p> <p>Naar aanleiding van inspraakreacties is de landschapswal uit het ontwerp-tracébesluit in het tracébesluit vervangen door een landschapsscherm met een hoogte van 4 meter. Voor de aanleg van het scherm is minder aantasting van groen noodzakelijk. Deze wijziging is beschreven in de Nota van Wijziging bij het tracébesluit.</p> <p>Van Noord naar Zuid betekent dit het volgende: bij de Uithof (vanaf de Archimedeslaan) komt een geluidsscherm van vier meter hoog, tot aan de Kromme Rijn. Vanaf de Kromme Rijn tot aan het begin van de bak Amelisweerd komt een landschapsscherm van eveneens vier meter hoog. Vanaf het begin van de bak tot aan de overkapping komt een veiligheidsscherm van vier meter hoog.</p>
9	<p>De aanleg van de ring en specifiek de verbreding van de bak is door Rijkswaterstaat aangemerkt als hoog risico. De beheersmaatregelen bij calamiteiten zijn niet in de stukken opgenomen en daarmee aan ons niet bekend. Dat betekent dat wij niet kunnen overzien wat de gevolgen, zoals alternatieve constructies of verlenging van de bouwtijd zullen zijn als bijvoorbeeld de folieconstructie beschadigd raakt. Op basis van de ons bekende stukken zijn wij niet overtuigd dat er een deugdelijk noodplan aanwezig is. Wij verzoeken u ons de risicoanalyse die is opgesteld ter beschikking te stellen, zodat wij ons over de beheersmaatregelen een oordeel kunnen vormen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
ZWE-00919	<p>2 En ook al zou je nieuwe bomen aanplanten, dan duurt het honderden jaren om weer bomen te hebben die even groot en majestueus zijn. Je kunt niet met het planten van nieuwe boompjes (eventueel op een andere locatie) deze oude reuzen vervangen en de sfeer en het beeld die zij uitstralen.</p>	<p>Ter hoogte van Amelisweerd betreft het aantal te kappen bomen aan de westzijde van de A27 74 bomen met een stamdiameter van 25 cm of meer, aan de oostzijde zijn dit er 114. De overige te kappen bomen hebben een kleinere stamdiameter en zijn in het uitgebreide bomenonderzoek beoordeeld als zaailingen. Alle te kappen bomen worden gecompenseerd.</p> <p>Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt minder dan 2% van de oppervlakte van het landgoed, de aangetaste natuur wordt ruimhartig gecompenseerd.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit is nadrukkelijk een onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisweerd, met de grootst mogelijke kwaliteitstoetslag gecompenseerd.</p> <p>Compensatie van natuurwaarden vindt plaats binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving. Het ruimtebeslag dat het project legt op beschermde gebieden (ecologische</p>

			<p>hoofdstructuur = EHS) wordt gecompenseerd. Samen met regiopartijen (Provincie Utrecht, gemeenten, natuur behorende organisaties) is gezocht naar geschikte locaties voor de compensatie van EHS. Versteving van de bestaande EHS is daarbij een van de uitgangspunten geweest. EHS-compensatie vindt bij voorkeur plaats op gronden die daarvoor in aanmerking komen zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013-2028. Dit betekent dat EHS-compensatie buiten de bestaande EHS (maar wel daaraan grenzend) en bij voorkeur binnen de zogenaamde groene contour plaatsvindt.</p>
5	<p>U, als beleidsmaker, kunt nu invloed hier op uitoefenen. U heeft nu de kans om op te staan voor de natuur. Want de natuur en de dieren kunnen dit zelf helaas niet. Wij als mensen moeten zorg dragen voor een gezonde en leefbare planeet waarop iedereen kan leven, mens en dier samen. U heeft nu de kans om dit te veranderen. Om te laten zien dat u zich verbonden voelt met het grote geheel, in plaats van afgescheiden te zijn en te kiezen voor puur financieel gewin. Het gaat niet om geld en de economie, dat is een illusie die wij als mens creëren. Het gaat om leven in harmonie met elkaar, vanuit het hart, in verbinding met de natuur. Er zijn de afgelopen tijd al steeds meer geluiden hoorbaar in deze richting, tekenen van een nieuwe samenleving. Maar we zijn er nog niet, er is nu verandering nodig.</p> <p>En ja, verandering is eng, omdat je geen idee hebt waar je naar toe gaat en het oude bekende los moet laten. Ik vraag u nu om uw blik te veranderen. Om met een andere, nieuwe blik te kijken naar de natuur en de dieren die in Amelisweerd leven. Te zien en te voelen wat een prachtig gebied het is en wat het voor betekenis en waarde heeft voor Bunnik, Utrecht, Nederland en zelfs de wereld. Misschien maar een klein stukje natuur op het hele aarde, maar wel een stukje dat uiterst belangrijk is.</p>	<p>In het project Ring Utrecht is voorzien in maatregelen om de effecten op de natuur te beperken (mitigatie) en om effecten te compenseren. Deze maatregelen zijn uitvoerig toegelicht in de rapportage Natuurmitigatie en compensatieplan. Dit is een onderliggende rapportage bij het tracébesluit en bij de milieu-effectrapportage. Een voorbeeld van een mitigerende maatregel is het aanbrengen van vleermuisvriendelijke verlichting in onderdoorgangen. Voor een betere sociale veiligheid is een goed verlichte onderdoorgang noodzakelijk. Bij gewone verlichting werkt dat versturend voor de vleermuizen. met de plaatsing van zorgvuldig geplaatste vleermuisvriendelijke verlichting wordt ervoor gezorgd dat de vleermuizen ongehinderd door de onderdoorgang kunnen vliegen terwijl meteen de sociale veiligheid verbetert. Ook zijn er algemene natuurversterkende maatregelen, zoals het realiseren van natuurvriendelijke oevers. Deze komen niet voort uit de noodzaak om effecten voor een bepaalde soort te beperken, maar uit de ambitie om de algehele natuurwaarde en daarmee de biodiversiteit in het plangebied te versterken.</p> <p>Compensatie vindt plaats voor ecologische hoofdstructuur (EHS) en voor bomen, op basis van wettelijke regelingen. In het project is uitgegaan van een ruimhartige compensatie. Dit betekent dat er meer compensatie plaats vindt dan minimaal wettelijk noodzakelijk is. Dit is toegelicht in genoemd Natuurmitigatie- en compensatieplan. In de Nota van Wijziging en het tracébesluit is de EHS-compensatie verder uitgewerkt dan in het ontwerp-tracébesluit.</p>	
ZWE-00920	<p>1 De komende jaren zijn er vele veranderingen rond het autoverkeer te verwachten welke zeker invloed zullen hebben op de verkeersintensiteit met name op de Nederlandse snelwegen. Over enige jaren zijn deze veranderingen te verwachten, terwijl het nieuwe wegenplan rond Utrecht Oost niet eerder dan 2026 (I) klaar zal zijn.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van de planbureaus CPB en PBL zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model), zijn toegepast.</p> <p>Voor meer informatie over de gehanteerde groeiscenario's en andere uitgangspunten bij de verkeersmodelberekeningen zie bijlage A en B van het deelrapport Verkeer. Zie ook het eindadvies van de Commissie m.e.r..</p>	
	<p>2 1. de km-heffing moet door een volgend kabinet volgens de branchorganisatie van autoverkopers en -importeurs RAI Vereniging opnieuw serieus worden onderzocht (zie bijgevoegd artikel van de Telegraaf van 14 juni 2016). Uitvoering middels camera's en scanners is inmiddels veel makkelijker geworden en wordt waarschijnlijk maatschappelijk ook makkelijker geaccepteerd. Knelpunten kunnen met rekening rijden sterk worden beïnvloed. Opvallend is dat de autobranche hier zelf om vraagt, zij zal dus niet snel gaan dwarsliggen.</p>	<p>In de milieu-effectrapportage eerste fase is het effect van rekeningrijden onderzocht in het alternatief "De Kracht van Utrecht". Dit alternatief bleek onvoldoende probleemoplossend. Twee onafhankelijke commissies (de Commissie m.e.r. en de commissie Schoof) hebben geoordeeld dat de onderbouwing om dit alternatief af te laten vallen goed is en dat het proces zorgvuldig is uitgevoerd. Er is dus geen aanleiding om deze alternatieven opnieuw te onderzoeken. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016).</p>	
	<p>4 3. De elektrische fiets wordt steeds meer gekocht, niet alleen door ouderen maar ook door werkenden. De laatsten kunnen dan ook bij een wat grotere woon/werkafstand deze elektrische fiets gebruiken en de auto thuis laten staan. Ik denk dan aan mensen uit Houten, Odijk en Zeist welke b.v in de Uithof, het UMCU of in het kantorencentrum Rijnsweerd werkzaam zijn. 30 % van het autoverkeer op de snelwegen rond Utrecht zou lokaal verkeer zijn.</p>	<p>Het ministerie van Infrastructuur en Milieu moedigt het gebruik van elektrische fietsen aan. De fiets is echter niet altijd een alternatief voor werkverkeer gezien de afstand, vervoer van materialen of door persoonlijke omstandigheden. In de milieu-effectrapportage eerste fase is onderzocht dat een flinke toename van fietsgebruik de problemen op het hoofdwegennet niet oploste.</p>	
ZWE-00923	<p>4 Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fourageergebieden.</p>	<p>Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermde Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit.</p>	

			Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl .
ZWE-00924	7	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.
	9	Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
	15	Ik lijd aan longziekte astma, die door de slechte luchtkwaliteit als gevolg van de snelweg overgaat in COPD. Ik vind het onacceptabel dat de overheid plaatsen creëert voor woningen die inherent ongezond zijn. De normen van de WHO zijn duidelijk en worden met dit project overschreden. Onacceptabel. Maar de normen voor fijn stof vervuiling die u hanteert liggen twee keer hoger dan die van de WHO. De effecten van superfijnstof zijn nog onbegrepen en dus zijn er nog geen normen voor. Duidelijk is dat dichtbij de snelweg het super fijnstof gehalte enorm hoog zal zijn. De overheid heeft een beschermende taak voor haar burgers en dient voor een gezonde woonomgeving te zorgen. Met deze verbreding wordt de woonomgeving van Lunetten nog ongezonder. Iets dat de overheid niet na zou moeten voorkomen.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.
ZWE-00925	7	Het valt mij op dat er goede alternatieven lijken te zijn om de huidige filelast te verminderen tegen een fractie van de prijs. Bijvoorbeeld zes rijstroken binnen de bak en aanpassing van de maximumsnelheid naar 80 km per uur. Wanneer men merkt dat de doorstroming bij 80 km per uur verbetert, dan wennen de meeste automobilisten daar ook aan.	De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde

			<p>wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p> <p>Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximumsnelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>
9	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.		<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>
10	<p>De bouwwerkzaamheden zullen minimaal 8 jaar in beslag nemen. Gedurende deze periode is er sprake van veel meer geluidsoverlast en verslechterde luchtkwaliteit. Deze periode acht ik onaanvaardbaar voor de grote groep bewoners langs dit tracé afgezet tegen wat daar uiteindelijk dan tegenover zou moeten staan.</p> <p>Ondeugdelijkheden in het plan, bouwwerkzaamheden, risico's</p> <p>De bouwperiode bedraagt (minimaal) 8 jaar. Dat is zo lang dat alle risico's goed in kaart gebracht moeten zijn. Hierover vind ik in de plannen te weinig of slecht toetsbare informatie.</p> <p>Wat zijn de risico's op:</p> <ul style="list-style-type: none"> - veranderingen in de grondwaterstand en risico op verzakken van woningen en kantoren (Lunetten, Rijnsweerd); - beschadiging van het folie; - trillingen door bouwwerkzaamheden en mogelijke schade daardoor aan gebouwen; - regulier vervoer van schadelijk stoffen tijdens de bouwperiode; - verkeerschaos, niet alleen op het bouwtraject maar ook in het zuid-oostelijk deel van de stad Utrecht; - bereikbaarheid van Zuid-Utrecht voor bewoners en bezoekers; - verslechtering van leefbaarheid als gevolg van bouwoverlast? <p>Het OTB overtuigt niet dat gedurende de bouwperiode de veiligheid van verkeersdeelnemers en omwonenden wordt geborgd</p>		<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p>
ZWE-00926	7	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>
	8	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermd flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond</p>

			<p>beschermd nest heeft de Kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de Kievit geen compensatieplicht.</p>
	11	<p>De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.</p>	<p>Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.</p>
	14	<p>Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
ZWE-00927	5	<p>Wat gaat u doen als de onbewezen technieken voor het werken binnen het folie tot beschadiging ervan leiden? We vrezen voor verdroging van de natuur in de omgeving, verzakkingen van gebouwen, sluipverkeer, enzovoort. U mag dit probleem niet aan de aannemer overlaten, dus u moet het in het tracébesluit regelen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
	6	<p>Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.</p>	<p>In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt.</p> <p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>
	7	<p>Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.</p>	<p>Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken is het in enkele gevallen noodzakelijk om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente</p>

			<p>grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde. Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.</p>
	11	<p>Het oostelijke deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Ik heb gehoord dat er elk jaar een stel kievieten broedt, een soort die nu nog niet op de rode lijst staat, maar met de huidige dalende trend zal dit ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel zo zijn, dus geen goed werkterrein.</p>	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.</p>
ZWE-00928	7	<p>Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.</p>	<p>De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.</p>
	9	<p>Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>
ZWE-00929	10	<p>Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.</p>	<p>De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.</p>
	14	<p>Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de</p>

			<p>bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>
ZWE-00931	8	<p>En het kan u niet ontgaan zijn: Sjoemeldiesels vervuilen veel meer dan tot nu toe gedacht. Moderne dieselauto's en vrachtauto's stoten meer stikstofoxiden uit dan de normen toestaan. Het wegverkeer is dus nog veel schadelijker voor de natuur en de mens door stikstofdepositie dan we al wisten. Reden temeer om het verkeersvolume extra terug te dringen in plaats van nog meer te faciliteren. Geen verbreding van de Ring dus. Eerst moet u de naam Natura 2000 waar maken.</p>	<p>De recent in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.</p>
	11	<p>Overigens geldt dat evenzeer voor de buurt Voordorp, waar in het noordelijk deel qua geluidsoverlast nu al bijna de grens van leefbaarheid bereikt is. Niet alleen is daar het lawaai van de A27 vooral bij bepaalde wind aanzienlijk, hierbij komt ook het geluid van het in intensiteit toenemende treinverkeer. Een nog drukker A27 is dan zacht gezegd geen plezierig vooruitzicht, nog afgezien van de extra geluids- en emissieoverlast tijdens de bouwperiode.</p>	<p>Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat met het maatregelenpakket zoals dat is opgenomen in het tracébesluit in Voordorp en de wijken daarachter kan worden voldaan aan de normen van de Wet milieubeheer. In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt nader ingegaan op de vragen en opmerkingen die in de zienswijzen zijn gesteld ten aanzien van de geluidssituatie in en rondom Voordorp.</p>
	14	<p>Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stressfactor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
ZWE-00932	4	<p>Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.</p>	<p>De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.</p>
	10	<p>Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.</p>	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is,</p>

			zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.
ZWE-00933	7	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
	11	Daarnaast zij er meer alternatieven zoals investeringen in fiets- en op openbaar vervoernetwerken evenals beprijzing van automobilititeit. Dit laatste is een maatregel die echt werkt, maar waar de landelijke politiek niet voor durft te kiezen omdat ze bang zijn kiezers te verliezen.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen)</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>In de milieu-effectrapportage eerste fase is het effect van rekeningrijden onderzocht in het alternatief "De Kracht van Utrecht". Dit alternatief bleek onvoldoende probleemoplossend. Twee onafhankelijke commissies (de Commissie m.e.r. en de commissie Schoof) hebben geoordeeld dat de onderbouwing om dit alternatief af te laten vallen goed is en dat het proces zorgvuldig is uitgevoerd. Er is dus geen aanleiding om deze alternatieven opnieuw te onderzoeken. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016).</p>
ZWE-00934	2	Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
	3	Verslechterde luchtkwaliteit in en rondom Utrecht. Meer asfalt lokt meer verkeer aan. Bovendien ontstaat er ruimte om sneller te gaan rijden wat de luchtkwaliteit nog verder zal doen verslechteren.	U stelt een verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen voor door de verhoging naar 130 km/u terug te draaien en een limiet van 80 of 90 km/u op ringwegen in te stellen. Dit voorstel is niet in lijn met het kabinetsbeleid. Daarin is bepalend of de EU-grenswaarden worden gehaald. Daarnaast is het effect op de concentraties vervuilende stoffen van een snelheidsverlaging direct langs de weg beperkt. Naarmate de afstand tot de snelweg toeneemt, is dit effect bijna te verwaarlozen. Een verlaging van de snelheid zal dan ook maar een zeer beperkt effect hebben op het verbeteren van de gezondheid van bewoners in de grote steden. Een groter effect op de gezondheid van inwoners van de grote steden heeft het aanpakken van de gemeentelijke knelpunten, die vooral verder binnenstedelijk liggen.

			<p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80km/uur zijn niet nodig.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p>
ZWE-00935	7	<p>Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fourageergebieden.</p>	<p>Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermd Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit.</p> <p>Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl.</p>
	9	<p>Volgens het deelrapport lucht bevat het rekenmodel zoveel mogelijk emissies van praktijktesten. Een medewerker van RWS vertelde ons op de informatieavond van 17 mei dat er nog veel factoren van TNO-rollenbanktesten werden gebruikt in het luchtmodel, onder andere in de basismonitoringgegevens van de Emissieregistratie. Zijn dit volgens de Minister ook praktijktesten?</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.</p>
ZWE-00936	7	<p>Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fourageergebieden.</p>	<p>Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermd Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit.</p> <p>Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl.</p>
	9	<p>Volgens het deelrapport lucht bevat het rekenmodel zoveel mogelijk emissies van praktijktesten. Een medewerker van RWS vertelde ons op de informatieavond van 17 mei dat er nog veel factoren van TNO-rollenbanktesten werden gebruikt in het luchtmodel, onder andere in de basismonitoringgegevens van de Emissieregistratie. Zijn dit volgens de Minister ook praktijktesten?</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.</p>
ZWE-00937	6	<p>Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.</p>	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermd flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.</p>

ZWE-00938	6	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.
ZWE-00940	1	Er zijn genoeg wegen rond Utrecht. We moeten toe naar SLIM vervoer van A naar B: Werkgevers geven de kans het werk te doen van 07:00 uur + 20:00 uur. Dit is een van de mogelijkheden om minder verkeer op hetzelfde moment op de A12 + A27 te krijgen.	Slim omgaan met werktijden aanpassen is onderdeel van afspraken in het kader van mobiliteitsmanagement. Hierover is Rijkswaterstaat in gesprek met diverse werkgevers. Het aanpassen van werktijden zelf valt buiten de scope van het project.
ZWE-00941	1	Geen autolawaai in Amelisweerd en Rhijnauwen. Wij willen rustig wandelen langs onze mooi kromme Rijn. Ik ben klaar met het asfalt! en het lawaai! Tegen dus.	In het algemene deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.5 Geluid, wordt nader ingegaan op de aanvullende inpassingsmaatregelen die in het tracébesluit worden getroffen, die tevens een positief effect op de geluidssituatie in Amelisweerd hebben. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.(2.8.2 Amelisweerd) Het wandelpad langs de Kromme Rijn blijft gehandhaafd in het project.
ZWE-00942	4	Tijdens de werkzaamheden aan het vlies zal waarschijnlijk de grondwaterstand veranderen, zelfs als het u lukt het folie niet te beschadigen. Woningen, bijvoorbeeld in Lunetten, kunnen verzakken. U mag dit project pas gaan uitvoeren nadat u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Laten we hopen dat u gewoon niet aan dit project begint.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
	9	Waar geluid van een spoorweg kan reflecteren tegen geluidsschermen, die u in dit plan plaatst, moet u die reflectie betrekken in de berekeningen. Dat heeft u niet overal correct gedaan en derhalve moet u dat rechtzetten.	Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidsscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidsscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidsscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27. Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog “bovenwettelijk geluidsscherm” geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst. In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten

			van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.
	10	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
ZWE-00943	1	Het is het onduidelijk welke emissiefactoren zijn gebruikt. Zijn de prognoses gebaseerd op de schone papieren typekeuringsnormen of de veel hogere emissies van de echte tests op de weg? Hoe verloopt de vervanging van oude door nieuwe voertuigen? De penetratiegraad van schonere voertuigen in het toekomstige wagenpark kan tegenvallen doordat auto's een steeds langere levensduur bezitten (https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2016/20/personenauto-s-steeds-ouder). Graag aangeven hoe u dit verdisconteert.	In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&M bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Tabellen_grafieken/Milieu_Leef_omgeving/Emissiefactoren . De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer. Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.
	5	Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.	Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken is het in enkele gevallen noodzakelijk om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde. Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.
	9	In de file top 50 staan enkele files die dit project zou moeten aanpakken. Het ergert mij dat u zich zo di maakt om een paar procenten van de totale filedruk in Nederland. Verder merk ik op dat iedereen wel weet dat de files blijven, ook met dit project. Dat rekent u zelfs zelf uit. Maar bovendien valt op dat de files die u met dit project zou willen verminderen, in de file top 50 helemaal niet prominent zijn. U steel heel veel geld in een relatief klein probleem, en lost dan dat probleem niet eens op. Ik vind het onbetamelijk dat u ons geld en de tijd van ambtenaren en politici, maar ook de onze, zo verspilt.	In de file top 50 staan verschillende deeltrajecten die onderdeel zijn van de Ring Utrecht. Een van de twee doelstellingen van het project is om de doorstroming op de Ring Utrecht A27/A12 te laten voldoen aan de streefwaarde 2 uit de Nota Mobiliteit, op een verkeersveilige manier. Het doel van dit project is overigens niet dat alle files worden opgelost, maar dat de doorstroming verbetert. Bij een streefwaarde van 1,0 is er geen sprake meer van file. De ring verbetert de doorstroming maar voorkomt niet alle vertragingen op de ring. Er wordt een mate van vertraging geaccepteerd, omdat voor het volledig oplossen van de files het ruimtegebruik en de benodigde financiële middelen te groot zijn. In het milieueffectrapport is aangevoerd dat de doorstroming per saldo verbetert.

12	De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hoge Kampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen in plaats van toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting.	De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hoge Kampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen. In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen. Dit kan worden bereikt door het scherm met absorberend materiaal te bekleden of het scherm vanuit de weg gezien achterover te laten hellen.
19	Mocht het vlies tijdens de werkzaamheden beschadigd worden dan moet nu al vast staan dat het verkeer op de A27 dan enige jaren afgesloten zal worden. De weg staat dan immers onder water en reparatie en herziene constructie zullen jaren duren. Dit zal een langdurig verkeersinfarct betekenen maar oplossing ten koste van Amelisweerd of welk bos of weiland dan ook met een bypass voor het verkeer op de A27 moet bij voorbaat uitgesloten zijn. Er moet een harde clause worden opgenomen dat er geen nadelige gevolgen buiten de projectgrenzen mogen optreden, ook niet voor het oplossen van de ravage die ontstaat in geval van een calamiteit met de folie. Dus een bypass van bak en vlies moet bij voorbaat IC uitgesloten worden, evenals bijvoorbeeld verbreding van de bouwzone of verlaging van de grondwaterspiegel waar dan ook in de natuur.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). U schetst een rampscenario dat niet zal optreden. Beschadiging van het folie kan optreden als er onzorgvuldig wordt gewerkt, en dit kan inderdaad leiden tot water op de A27. Maar indien dit optreedt is er altijd een mogelijkheid om een lek te dichten en het water weg te pompen. Een jarenlange blokkade van de A27 door wateroverlast is geen reëel scenario.
20	Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.	Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27. Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst. In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.
ZWE-00944	2 Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.	Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27. Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en

		deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst. In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidsscherm op de reflectie van het spoor geluid.	
7	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).	
16	Om de uitkomsten van de luchtberekeningen in het MER goed te kunnen beoordelen zou ik graag willen weten hoe de toekomstige emissies zijn berekend. Het gaat dan met name over de samenstelling van het wagenpark en bijbehorende emissiefactoren per voertuigklasse. In de Bijlage 3 van het Deelrapport luchtkwaliteit 'invoergegevens modelberekeningen' staan dergelijke essentiële data niet vermeld. Het MER schiet tekort in transparantie.	In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&M bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Tabellen_grafieken/Milieu_Leefomgeving/Emissiefactoren . De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer. Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.	
ZWE-00946	2	Om de uitkomsten van de luchtberekeningen in het MER goed te kunnen beoordelen zou ik graag willen weten hoe de toekomstige emissies zijn berekend. Het gaat dan met name over de samenstelling van het wagenpark en bijbehorende emissiefactoren per voertuigklasse. In de Bijlage 3 van het Deelrapport luchtkwaliteit 'invoergegevens modelberekeningen' staan dergelijke essentiële data niet vermeld. Het MER schiet tekort in transparantie.	In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&M bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Tabellen_grafieken/Milieu_Leefomgeving/Emissiefactoren . De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer. Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.
	9	Wat gaat u doen als de onbewezen technieken voor het werken binnen het folie tot beschadiging ervan leiden? We vrezen voor verdroging van de natuur in de omgeving, verzakkingen van gebouwen, sluisverkeer, enzovoort. U mag dit probleem niet aan de aannemer overlaten, dus u moet het in het tracébesluit regelen.	Als onderdeel van het hydrologisch onderzoek is een risicoanalyse uitgevoerd naar de risico's en gevolgen van werkzaamheden aan de folie (zie paragraaf 5.6 hydrologisch onderzoek). Hieruit blijkt dat alleen bij significante aantasting van de folie (volledige verwijdering folie over meerdere m2) er een merkbare invloed valt te verwachten op het grondwatersysteem buiten de folie. Daar waar het diepe grondwatersysteem (watervoerend pakket) aan de bovenzijde begrensd wordt door een deklaag met een oppervlaktewatersysteem worden de effecten op het ondiepe grondwater nog gedempt.

			<p>De Commissie voor de milieu-effectrapportage heeft in haar advies aangegeven dat zij adviseren om in de uitvoeringsfase de effecten op grondwater goed te monitoren en waar nodig apparatuur achter de hand te houden om terug te bemalen. Dit advies is overgenomen.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
	11	De geluidschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te geven. De geluidsschermen moeten overal minstens 4 m hoogte hebben om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door de herrie flink te verlagen. Verder moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 1.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.
ZWE-00947	1	Hiermee sluit ik me volledig aan bij de verzoeken de plannen te toetsen aan recente cijfers en de natuurcompensatie opnieuw te bezien. Het plan tot verbreding is zo weinig gedragen door de lokale en provinciale lichamen dat het niet genegeerd kan worden. Het zou armoede zijn wanneer het enkel een kwestie van neuzen tellen op landelijk niveau wordt.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (2.2.1 verkeersprognoses en 2.2.2 gebruik toekomstscenario's).</p> <p>In de periode tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit is de natuurcompensatie nader uitgewerkt. Zie hiertoe de Nota van Wijziging. Deze uitwerking heeft plaatsgevonden in afstemming met de andere betrokken overheden.</p> <p>De provincie Utrecht heeft meerdere keren duidelijk aangegeven voorstander te zijn van dit project (zie bijvoorbeeld de keuze voor het voorkeursalternatief en de reactie op het rapport van de commissie Schoof) . Uiteraard zijn niet alle politieke partijen binnen de Provinciale Staten voorstander van dit plan. De gemeente Utrecht gaat in haar verkeer en vervoerbeleid uit van de verbreding van de Ring Utrecht, en heeft ingestemd met alle ontwerpvoorstellen van bijvoorbeeld de ombouw van Rijnsweerd. maar heeft inderdaad moeite met de oplossing nabij het bos Amelisweerd. Deze bezwaren zijn uitgebreid onderzocht, maar hebben niet geleid tot een andere belangenafweging bij het bevoegd gezag.</p>
ZWE-00948	2	Beschadiging van de natuur. Er gaan eeuwenoude bomen gekapt worden. Waardevolle "schrale graslandjes" gaan verloren.	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoetslag gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van de ecologische hoofdstructuur (EHS), als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat, de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het milieu-effectrapport tweede fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de</p>

		<p>toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigend stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p>
5	<p>Ongezonde effecten: meer geluidsoverlast, meer stikstofdepositie, meer fijnstof en meer luchtvervuiling.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Met de geluidbeperkende maatregelen die worden getroffen in het project Ring Utrecht kan bij vrijwel alle woningen worden voldaan aan de geluidbelasting die op basis van het huidige geluidproductieplafond is toegestaan. Daar is dus geen sprake van een verslechtering van de geluidssituatie en dus geen verhoogd gezondheidsrisico t.g.v. geluid.</p> <p>Langs de A12, tussen de knooppunten Oudenrijn en Lunetten, wordt bij vrijwel alle woningen met de maatregelen uit het project Ring Utrecht een geluidreductie van 4 dB of meer gehaald en dat is een aanzienlijke verbetering van de geluidssituatie.</p> <p>In het onderzoeksgebied zijn er slechts 60 woningen waar onvoldoende doelmatige maatregelen getroffen kunnen en waar de geluidbelasting met het project hoger is dan op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan, bij 378 geluidgevoelige objecten zal de geluidbelasting als gevolg van de doelmatige maatregelen wel lager zijn dan deze toegestane geluidbelasting maar nog wel hoger dan de streefwaarde voor sanering.</p> <p>Voor deze 438 woningen zal na het onherroepelijk worden van het tracébesluit onderzoek gedaan worden naar mogelijke effectieve maatregelen bij de woning (bijvoorbeeld gevelisolatie). In welke mate het resterende geluideffect tot een verhoogd gezondheidsrisico is sterk locatie-afhankelijk waarbij de aanwezigheid van andere bronnen, de hoogte van de totale geluidbelasting en de mate van toename bepalend zijn.</p> <p>De Commissie m.e.r. heeft in haar advies over de milieueffectrapportage aangegeven dat de verschillen qua blootstelling aan geluid gering zijn en dat er daarom geen aanleiding is om dit verder te onderzoeken.</p>
6	<p>Ik begrijp bovendien de "groene verbinding" die in het besluit is opgenomen niet: het dak over de snelweg waardoor Amelisweerd met de stad verbonden wordt. Het is ecologisch gezien helemaal niet interessant om deze twee "biotopen" te verbinden. Het succes van zo'n verbinding betwijfel ik omdat er maar een zeer beperkte laag "bodem" op het dak kan (welke richting op wil men eigenlijk "verbinden?"); er wellicht méér recreatiedruk op Amelisweerd ontstaat en het dak geen lawaai wegneemt.</p>	<p>De keuze voor een oostelijke oplossing en dus de verbreding van de bestaande A27 is in december 2010 met de vaststelling van het voorkeursalternatief vergezeld van de keuze voor de Groene Verbinding. De hoofdreden voor dit dak was en is om de barrière te verminderen tussen het landgoed en de stad Utrecht.</p> <p>In fase 2a is gekeken naar de meest wenselijke ligging van het dak en zijn verschillende varianten bedacht. Uit deze studie blijkt dat een zuidelijke ligging het meest wenselijk is omdat zo ook de verbinding met de Houtense Vlakte het meest kansrijk wordt.</p> <p>Naarmate een planstudie vordert, worden meer details duidelijker; zo ook de hoogte van het dak. Met deze gegevens heeft de gemeente Utrecht gekeken naar de eerste inrichtingsmogelijkheden van het dak waarbij rekening wordt gehouden met recreatie, natuur en het herstel van de cultuurhistorische lijnen.</p> <p>De geluidsbelasting van Amelisweerd is uitgerekend en met de realisatie van het veiligheidshek op de Groene Verbinding en naast de bak verslechtert de situatie qua geluid niet of vrijwel niet.</p> <p>Uit het milieu-effectrapport tweede fase blijkt dat vanwege de toename van het verkeer de emissie van stikstof (NOx) en fijn stof (PM10 en PM2,5) toeneemt met circa 4% ten opzichte van de autonome ontwikkeling in het studiegebied. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en blijven ruimschoots onder de normen. Alleen bij de openingen van de overkapping van de A27 bij Amelisweerd nemen de concentraties significant toe, tegenover een afname ter plaatse van de overkapping, maar alles binnen de norm. Dat met de komst van de Groene Verbinding een nieuw evenwicht zal ontstaan tussen rustige plekken en intensief gebruikte plekken is evident. De voordelen van de Groene verbinding zijn groter dan de nadelen.</p> <p>De Groene Verbinding (het dak op de bak) is niet meegenomen in de uitvoering van de compensatieopgave. Het betreft een extra bovenwettelijke maatregel die vanuit de</p>

			cultuurhistorische context beoogt de stad Utrecht en het landgoed Amelisweerd beter met elkaar te verbinden.
ZWE-00949	5	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.
	6	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.
	10	De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. . De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.
ZWE-00950	9	Het valt mij op dat er goede alternatieven lijken te zijn om de huidige filelast te verminderen tegen een fractie van de prijs. Bijvoorbeeld zes rijstroken binnen de bak en aanpassing van de maximumsnelheid naar 80 km per uur. Wanneer men merkt dat de doorstroming bij 80 km per uur verbetert, dan wennen de meeste automobilisten daar ook aan.	De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximumsnelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.
	11	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de

		effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.	
	13	<p>Ondeugdelijkheden in het plan, bouwwerkzaamheden, risico's</p> <p>De bouwperiode bedraagt (minimaal) 8 jaar. Dat is zo lang dat alle risico's goed in kaart gebracht moeten zijn. Hierover vind ik in de plannen te weinig of slecht toetsbare informatie.</p> <p>Wat zijn de risico's op:</p> <ul style="list-style-type: none"> - veranderingen in de grondwaterstand en risico op verzakken van woningen en kantoren (Lunetten, Rijnsweerd); - beschadiging van het folie; - trillingen door bouwwerkzaamheden en mogelijke schade daardoor aan gebouwen; - regulier vervoer van schadelijk stoffen tijdens de bouwperiode; - verkeerschaos, niet alleen op het bouwtraject maar ook in het zuid-oostelijk deel van de stad Utrecht; - bereikbaarheid van Zuid-Utrecht voor bewoners en bezoekers; - verslechtering van leefbaarheid als gevolg van bouwoverlast? 	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>De inpassing van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de Ring Utrecht is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie ook voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p>
ZWE-00951	3	<p>Ik vrees dan ook dat de geluidbelasting op de gevel van mijn woning wordt onderschat. Te meer daar tussen mijn woning en de A27 geen bebouwing is gelegen dat het geluid als gevolg van het wegverkeer kan dempen. Er liggen bedrijven langs de A27, maar precies tussen mijn woning en de A27 is een 'lege ruimte'. Nu straks ook nog de aldaar gerealiseerde geluidschermen worden verwijderd, kan het mijns inziens niet anders zijn dan dat de geluidbelasting op de gevel van mijn woning toeneemt. Overigens was het in een eerdere fase van het project nog wel de bedoeling dat een geluidscherm werd gerealiseerd.</p>	<p>In het ontwerp-tracébesluit komt het geluidscherm dat in de huidige situatie op de rand van de verdiepte ligging staat te vervallen. Uit de afweging van de doelmatige maatregelen is gebleken dat het terugplaatsen van dit scherm onvoldoende extra geluidreductie oplevert bij de achterliggende woningen en daardoor niet doelmatig is. Dit heeft in het ontwerp-tracébesluit geresulteerd tot een maatregelenpakket waarmee er bij 3 woningen nog een overschrijding optrad van de geluidbelasting die op basis van de huidige geluidproductieplafonds is toegestaan van maximaal 1 dB.</p> <p>Zonder het geluidscherm langs de rijksweg zal tussen de bedrijfsgebouwen Woudstede en Arboned een gat in de afscherming ontstaan, waarvan door de insprekers wordt opgemerkt dat er veel geluid doorheen zal komen. Aangezien de hoge kantoorgebouwen aan weerszijden zorgen voor een goede afscherming, zou het gat inderdaad kunnen worden ervaren als een opvallende bron van geluid.</p> <p>Uit een aanvullende afweging is gebleken dat een scherm van 6 meter hoog, dat tussen de bestaande bedrijfsgebouwen kan worden geplaatst, doelmatig is. De resterende overschrijdingen kunnen daarmee worden weggenomen en het geluid uit het gat tussen de gebouwen zal als minder hinderlijk worden ervaren. Dit betekent dat het tracébesluit hierop is aangepast. In het Landschapsplan is aangegeven dat schermen op deze locatie een groene uitstraling zullen krijgen.</p>
	5	<p>Ik verzoek in deze zienswijze dan ook nadrukkelijk aandacht voor de geluidbelasting op de gevel van mijn woning. Voorts verzoek ik ter hoogte van mijn woning een geluidscherm te plaatsen teneinde de 'lege ruimte' af te sluiten en zo de geluidbelasting zo laag als mogelijk te krijgen. Een geluidscherm aldaar heeft bovendien als voordeel dat er geen direct zicht op de A27 ontstaat. Een met klimop begroeid scherm is immers esthetisch een stuk verantwoord dan het asfalt van de A27. Ik wens ten eerste niet direct uit te kijken op dit asfalt.</p>	<p>Voor de uitvoering van de nieuw te plaatsen geluidschermen ten zuiden van de aansluiting Utrecht-Noord geldt het volgende:</p> <p>uitgangspunt voor de landschappelijke inpassing is dat de schermen vanaf de weg gezien 10 graden hellend achterover worden geplaatst;</p> <p>met uitzondering van de schermen langs de A12 tussen de Galecopperbrug en het Merwedekanaal (zie de samenvatting van het Deelrapport geluid hoofdrapport) worden de schermen aan de wegzijde niet-transparant uitgevoerd met een geluidabsorberend materiaal. Om weerkaatsing van geluid zoveel mogelijk te voorkomen is het akoestisch onderzoek, en daarmee de geluidbelasting van de omliggende woningen, gebaseerd op het uitgangspunt dat 80% van het wegverkeersgeluid door geluidabsorberend materiaal op het geluidscherm wordt geabsorbeerd. Om de toepassing van zonnepanelen op deze geluidschermen niet onmogelijk te maken is het toegestaan om de geluidweerkaatsing ook op een andere manier te beperken. Daarbij geldt als strikte randvoorwaarde voor de toepassing van zonnepanelen in de geluidschermen dat de geluidbelastingen van woningen niet hoger mag zijn dan de waarden die in akoestisch onderzoek behorende bij het tracébesluit zijn vermeld. In het Esthetisch Programma van Eisen dient dit door middel van een specifiek akoestisch onderzoek te worden aangetoond;</p> <p>de schermen tussen de Galecopperbrug en het Merwedekanaal worden om landschappelijke/stedenbouwkundige redenen transparant uitgevoerd. Uit een aanvullend onderzoek is gebleken dat deze uitvoering evenmin leidt tot een verhoging van de</p>

			geluidbelastingen t.g.v. de weerkaatsing van het geluid, zie bijlage 6 van het deelrapport Geluid - specifiek.
ZWE-00952	2	Waar geluid van een spoorweg kan reflecteren tegen geluidsschermen, die u in dit plan plaatst, moet u die reflectie betrekken in de berekeningen. Dat heeft u niet overal correct gedaan en derhalve moet u dat rechtzetten.	<p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidsscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West.</p> <p>De bouw van het 7 meter hoge geluidsscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidsscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidsscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd.</p> <p>Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidsscherm op de reflectie van het spoorgeluid.</p>
	7	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
ZWE-00953	10	De werkzaamheden naast de bak bij Nieuw-Amelisweerd leiden naar te vreezen valt tot veranderingen in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren.	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>

	11	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn in en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.
ZWE-00954	1	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.
	3	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan EHS-compensatie (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van EHS zal plaatsvinden. In het tracébesluit is aangegeven hoeveel oppervlakte EHS hier gecompenseerd zal worden.
ZWE-00955	7	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.	Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermde Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit. Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl .
ZWE-00957	1	In Canada waar Crown Industries gevestigd was, is in de stad Winnipeg ook veel verkeer. Er wordt nu hard gewerkt aan verbetering O.V. en fietsinfrastructuur. Dus geen verbreding.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen) Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).
ZWE-00958	3	De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. . De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.

	8	De geluidschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te geven. De geluidsschermen moeten overal minstens 4 m hoogte hebben om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door de herrie flink te verlagen. Verder moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp tracébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 1.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.
ZWE-00959	5	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.
	10	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.	Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermd Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit. Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl .
	15	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stressfactor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
	16	Door de veranderingen in Amelisweerd ben ik bang vooreen grondwaterstandsverandering. Bij het lekragen van het vlies danwel door mogelijke plaatsing van bentoniet diepwanden zal de grondwaterstand en -stroming veranderen. Zowel vernatting als verdroging kan leiden tot sterfte	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en de folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van de

		van de eeuwenoude bomen. Dat is onacceptabel. U mag niet dit risico nemen. Hoe u omgaat met onze natuur is ronduit schandig.	verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.
	19	Mijn woning, waar ik met mijn zoon van 12 woon, is nabij de A27, de Waterlinieweg en het punt waar volgens de plannen een verkeersplek van 12 meter hoog zal komen. De toegenomen luchtvervuiling, roet lawaai, en de risico's bij transport van gevaarlijke stoffen door de plannen die ik hierboven heb benoemd hebben nadelige gevolgen voor bewoners van de stad en mijn wijk en straat is één van de plekken waar de gezondheidsschade- en risico's het grootst zijn. Dit geldt wanneer de plannen gereed zijn en zeker ook tijdens de langdurige werkzaamheden. Door bouwen verkeersoverlast tijdens de bereikbaarheid van mijn wijk voor autoverkeer sterk verslechteren, zullen files toenemen en daarmee ook de overlast van het wegverkeer voor de wijkbewoners. De recreatiemogelijkheden en natuur in mijn leefomgeving worden sterk aangetast en ook dat heeft gevolgen voor mijn woongenot.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid. Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).
ZWE-00960	5	De geluidschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te geven. De geluidsschermen moeten overal minstens 4 m hoogte hebben om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door de herrie flink te verlagen. Verder moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerptractébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 1.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgestelde maatregelen.
	6	Het geluidsscherm langs het volkstuijnencomplex ATV Stadion is gepland als 2 m hoog. Dat is te laag om depositie van roet te voorkomen. Roet is carcinogeen en slaat direct neer naast de autoweg in een strook van enkele honderden meters. Je kunt nu al geen pesto maken van zevenblad uit je volkstuin vanwege de roetdepositie. Als de verbreding niet doorgaat, en ook als de verbreding wel doorgaat, is het nodig het scherm te verhogen tot 4 meter.	Op dit moment is geen scherm tussen de A27 en het volkstuijnencomplex aanwezig. In de toekomstige situatie is er een scherm, en bovendien zijn de emissies dan lager dan nu, vanwege het schoner worden van het autoverkeer. Dat geldt voor de situatie zonder en met project. De verontreiniging van groenten, fruit, of tuinen zal in de toekomstige situatie dus niet ernstiger zijn dan momenteel. Waar het momenteel niet mogelijk is om pesto te maken uit zevenblad zal dat in 2030 waarschijnlijk ook nog zo zijn.
	7	Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.	Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken is het in enkele gevallen noodzakelijk om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk; als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde. Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.
	10	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en fourageergebieden.	Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermd Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit. Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In

			<p>2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl.</p>
	12	Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>
ZWE-00962	1	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	<p>De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p> <p>Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>
	5	En het kan u niet ontgaan zijn: Sjoemeldiesels vervuilen veel meer dan tot nu toe gedacht. Moderne dieselauto's en vrachtauto's stoten meer stikstofoxiden uit dan de normen toestaan. Het wegverkeer is dus nog veel schadelijker voor de natuur en de mens door stikstofdepositie dan we al wisten. Reden temeer om het verkeersvolume extra terug te dringen in plaats van nog meer te faciliteren. Geen verbreding van de Ring dus. Eerst moet u de naam Natura 2000 waar maken.	<p>De recent in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.</p>
ZWE-00963	5	Ook verder wordt onze woonvreugde schade toegedaan. Wij kozen destijds voor deze groene stadsrand, met de recreatiemogelijkheden rond de Kromme Rijn en de landgoederen en goede bereikbaarheid van de Uithof en Amelisweerd. Als geograaf benadruk ik dat u een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde schaadt door wijziging van de grondwaterstand bij het werk aan het folie.	<p>Als onderdeel van het hydrologisch onderzoek is een risicoanalyse uitgevoerd naar de risico's en gevolgen van werkzaamheden aan de folie (zie paragraaf 5.6 hydrologisch onderzoek). Hieruit blijkt dat alleen bij significante aantasting van de folie (volledige verwijdering folie over meerdere m²) er een merkbare invloed valt te verwachten op het grondwatersysteem buiten de folie. Daar waar het diepe grondwatersysteem (watervoerend pakket) aan de bovenzijde begrensd wordt door een deklaag met een oppervlaktewatersysteem worden de effecten op het ondiepe grondwater nog gedempt.</p> <p>De Commissie voor de milieu-effectrapportage heeft in haar advies aangegeven dat zij adviseren om in de uitvoeringsfase de effecten op grondwater goed te monitoren en waar nodig apparatuur achter de hand te houden om terug te bemalen. Dit advies is overgenomen.</p>

			Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.(2.8.2 Amelisweerd)
	7	Door de verbreding van de A27 wordt het onaantrekkelijker om over of langs de Kromme Rijn naar de landgoederen te wandelen of varen. Ook de viaducten naar de Uithof krijgen meer de vorm van een (sociaal onveilige) tunnelpijp. Voor gebruikers van de Uithof, vooral zij die er op de fiets heen gaan, is dit project dan ook een ramp.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.
ZWE-00964	4	Ik maak ernstig bezwaar tegen het kappen van vele bomen in het recreatiepark De Voorveldse Polder. Door een soort domino-effect als gevolg van een extra rijstrook, die weer leidt tot het opschuiven van de afrit en de noodzaak van waterberging ter compensatie is de aanslag bijzonder groot. Nut en noodzaak hiervan is niet aangetoond.	De extra rijstrook op de westelijke hoofdrijbaan van de A27 heeft slechts over een relatief beperkte lengte invloed op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder, namelijk alleen ter plaatse van het puntstuk (aansluiting toerit op parallelrijbaan). Daarnaast wordt langs de toerit een vluchtstrook aangelegd die noodzakelijk is vanuit oogpunt van verkeersveiligheid. Deze vluchtstrook heeft impact op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder. Dit effect is niet te vermijden binnen de doelstellingen van het project. Mede naar aanleiding van deze zienswijze is het ruimtebeslag in het recreatiepark aangepast door het verleggen van de geplande waterberging. Hierdoor kunnen meer bomen gehandhaafd blijven. In de Nota van Wijzigingen is dit toegelicht.
	12	Om de uitkomsten van de luchtberekeningen in het MER goed te kunnen beoordelen zou ik graag willen weten hoe de toekomstige emissies zijn berekend. Het gaat dan met name over de samenstelling van het wagenpark en bijbehorende emissiefactoren per voertuigklasse. In de Bijlage 3 van het Deelrapport luchtkwaliteit 'invoergegevens modelberekeningen' staan dergelijke essentiële data niet vermeld. Het MER schiet tekort in transparantie.	In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&M bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Tabellen_grafieken/Milieu_Leefomgeving/Emissiefactoren . De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer. Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.
ZWE-00966	2	Hoogleraar transportbeleid Bert van Wee van de TU Delft voegt hieraan toe, dat met de kennis van nu er waarschijnlijk andere beslissingen zouden zijn genomen. De wegen worden minder belast dat verkeerskundigen jaren geleden voorspelden, waardoor kosten-batenanalyses van projecten niet meer kloppen. Als oorzaken van de meevallende verkeersdrukten kunnen worden genoemd: het aantal huishoudens daalt, het aantal autobezitters stijgt minder snel en steeds meer mensen werken thuis of met flexibele werktijden.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.3 maatschappelijke kosten baten analyse). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader. De ontwikkelde landelijke groeiscenario's van het Centraal Planbureau (CPB) nemen dergelijke ontwikkelingen mee in het opstellen van de toekomstscenario's die toegepast worden in de gebruikte verkeersmodellen. Zo wordt er onder meer rekening gehouden met een toenemend gebruik van het openbaar vervoer in de toekomst en afnemend autobezit. Bij aanvang van de (verkeers)effectberekeningen in het kader van de ontwerptrafèbesluit/milieu-effectrapportage fase Ring Utrecht zijn de actuele inzichten ten aanzien landelijke en regionale ontwikkeling tot 2030 van dat moment meegenomen in het verkeersmodel NRM (Nederlands Regionaal Model).
	3	Daarnaast wil ik wijzen op het onderzoek van Simeon Calvert, die recent is gepromoveerd aan de TU Delft. Hij betoogt dat er andere (kleinere en goedkopere!) oplossingen tegen files zijn dan 'meer asfalt' (meer rijbanen).	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen). Wat betreft het onderzoek van Simeon Calvert; in de milieu-effectrapportage eerste fase is onderzoek gedaan is naar het probleemoplossend vermogen van een niet verbreden variant. Die variant bleek niet robuust genoeg.

	4	<p>"De modellen die verkeerskundigen gebruiken gaan bij het berekenen van de drukte op de weg uit van de 'gemiddelde dag'. In werkelijkheid bestaat die helemaal niet. Omdat je in het verkeer te maken hebt met menselijk gedrag, is de situatie vaak anders dan gedacht. (...) Wel denk ik dat wegbeheerders als Rijkswaterstaat en de provincies heel snel naar extra asfalt grijpen, terwijl je beter eerst kunt kijken naar mogelijkheden binnen de huidige situatie.</p> <p>Kleinere ingrepen als wegbelijning kunnen de files ook temgdringen en zijn bovendien vele malen goedkoper. (...) In het algemeen neemt het aantal verkeersbewegingen af, waardoor je op sommige stukken snelweg je doel voorbijschiet." De heer Calvert heeft het onder meer over matrixborden, spitsstroken en verkeerslichten bij opritten.</p>	<p>In een zorgvuldig proces zijn bij het opstellen van de Startnotitie van het project Ring Utrecht de doelen en uitgangspunten van het project vastgesteld door het Bevoegd Gezag op basis van het advies van de Commissie m.e.r en de vastgestelde landelijke wet- en regelgeving. Het Bevoegd Gezag bestond in die fase uit meerdere partijen: De Minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Utrecht, de provincie Utrecht en de minister van VROM. In de Startnotitiefase is heel breed gekeken naar mogelijke oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. Op basis van een integrale afweging van alle oplossingsrichtingen heeft het Bevoegd Gezag een Voorkeursalternatief vastgesteld. Dit is uitgewerkt in de Voorkeursvariant en later in het tracébesluit zoals nu voorligt. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016) voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven en uitgangspunten.</p> <p>In de eerste fase van het project Ring Utrecht (milieu-effectrapportage eerste fase) is gekeken naar het alternatief "Niet verbreden" wat onder meer uitging van maatregelen om de bestaande wegen beter te benutten door verkeersmanagement. Dit alternatief bleek onvoldoende probleemoplossend. Daarom is gekozen voor een oplossing die uitgaat van de verbreding van de Ring.</p> <p>In het gebruikte verkeersmodel NRM (Nederlands Regionaal Model) wordt rekening gehouden met het gedrag van (auto)mobilisten op een gemiddelde werkdag. Dit is de standaardwerkwijze in planuitwerkingen en heeft te maken met het gegeven dat er op een gemiddelde werkdag meer file staat dan op een gemiddelde zaterdag of zondag. Ook de streefwaarde voor de reistijdverhouding in het SVIR - waaraan het ontwerp wordt getoetst - geldt voor een gemiddelde werkdag.</p> <p>De gedragsparameters zijn onder andere gebaseerd op feitelijke waarnemingen (Bron: OVIn; Onderzoek Verplaatsingsgedrag in Nederland). De ontwikkelde landelijke groeiscenario's van het Centraal Planbureau (CPB) nemen veranderingen in de gedragsparameters mee bij het opstellen van de toekomstscenario's. Zo wordt er onder meer rekening gehouden met een toenemend gebruik van het openbaar vervoer in de toekomst en afnemend autobezit.</p>
ZWE-00967	1	<p>Het vraagstuk van de mobiliteit dient zich op een hoger nivo af te spelen dan alleen de aanleg of uitbreiding van wegen.</p> <p>We leven in een tijd waarin het probleem van klimaatverandering algemeen wordt erkend. Er moet daarom gestreefd worden naar minder uitstoot van CO2.</p> <p>Dat betekent juist ontmoediging van autoverkeer in plaats van faciliteren ervan.</p> <p>Meer asfalt trekt juist meer latente vraag naar automobilititeit aan en lokt weer meer autoverkeer naar de spitsuren als dat weer mogelijk lijkt.</p> <p>Mobiliteit moet bekeken worden op een hoger plan, wat is noodzakelijk autoverkeer en wat is dat niet. Ziet men kans om 10% van het autoverkeer uit de spits te weren dan is vaak het fileprobleem opgelost. Ook kan thuiswerken vermindering betekenen voor het aantal auto's op de weg.</p>	<p>Het tracébesluit past in het beleid van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Het beleid is niet gericht op het ontmoedigen van automobilititeit.</p> <p>De ontwikkelde landelijke toekomstscenario's van de planbureaus CPB en PBL zijn de meest recente inzichten ten aanzien van de groei van de economie, autobezit en autogebruik, thuiswerken, toepassing van meer elektronica in het verkeer, elektrische fiets en andere innovatieve ontwikkelingen, et cetera meegenomen (zie desbetreffende rapportages van CPB/PBL over WLO1 en WLO2). Die landelijke toekomstscenario's vormen weer input voor de verkeersmodellen die zijn toegepast in het project Ring Utrecht. Zo wordt er onder meer rekening gehouden met een toenemend gebruik van het openbaar vervoer in de toekomst en afnemend autobezit.</p>
	3	<p>Autoverkeer zorgt ook voor 24 uur per dag geluidsoverlast voor bewoners langs de weg en in het bos Amelisweerd, dat verstoort de natuurbeleving. Ook deze hinder is sterk afhankelijk van de snelheid, voornamelijk het banden geluid.</p>	<p>De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsdijk in het tracébesluit een geluidscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsdijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen.</p> <p>In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen. Dit kan worden bereikt door het scherm met absorberend materiaal te bekleden of het scherm vanuit de weg gezien achterover te laten hellen.</p>
	5	<p>Files zijn een indicatie van schaarste aan tijd/wegruimte en dat is terecht want daar is een schaarste. De files moeten daarom beschouwd worden als een beleidsinstrument in plaats van alleen maar een probleem. Files reguleren het aantal auto's op de weg omdat men, rijk of arm, naar alternatieven gaat zoeken als men daartoe gedwongen wordt. Omdat alle weggebruikers in gelijke mate hinder ondervinden van files vormen de files zelf ook een democratisch beleidsinstrument.</p>	<p>Het tracébesluit past in het beleid van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Het beleid is niet gericht op het handhaven van files of het toepassen van files als stuurinstrument om alternatieven voor autogebruik te stimuleren.</p>

	7	<p>In ieder geval is dit project voor mij onacceptabel als u het gebruikt om de zuidelijke wijken van Utrecht nog langer in de herrie van de A12 en A27 te laten zitten. Ook om geluidsoverlast terug te dringen moet er niet harder gereden worden dan 80 km/uur. Op de afstanden zo ten oosten van Utrecht maakt dat hooguit een paar minuten reistijd verschil. Ook om het brandstofverbruik en dus de CO2 uitstoot te verminderen moet er niet harder gereden worden dan 80 km/uur. Luchtweerstand en dus verbruik gaat met de 3e macht van de snelheid omhoog.</p>	<p>U stelt een verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen voor door de verhoging naar 130 km/u terug te draaien en een limiet van 80 of 90 km/u op ringwegen in te stellen. Dit voorstel is niet in lijn met het kabinetsbeleid. Daarin is bepalend of de EU-grenswaarden worden gehaald. Daarnaast is het effect op de concentraties vervuilende stoffen van een snelheidsverlaging direct langs de weg beperkt. Naarmate de afstand tot de snelweg toeneemt, is dit effect bijna te verwaarlozen. Een verlaging van de snelheid zal dan ook maar een zeer beperkt effect hebben op het verbeteren van de gezondheid van bewoners in de grote steden. Een groter effect op de gezondheid van inwoners van de grote steden heeft het aanpakken van de gemeentelijke knelpunten, die vooral verder binnenstedelijk liggen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80km/uur zijn niet nodig.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit en paragraaf 2.5 Geluid.</p>
	10	<p>Hoewel u een aantal technieken om het vlies intact te laten hebt onderzocht geeft u geen inzicht in de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Het uitvoeringsrisico is groot en dat dient dan ook te worden geschat, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit plan. Aan dit punt hecht ik heel veel waarde. Denk aan de problemen die er nu zijn rond de lekkages in de damwanden van de A4 Midden-Delfland die ook niet waren voorzien door Rijkswaterstaat.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
	12	<p>Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>
ZWE-00968	7	<p>De gezondheidseffecten en maatschappelijke lasten van de -nu al te hoge en nóg verder groeiende- luchtverontreiniging in omliggende woonwijken en leefgebieden worden niet goed in beeld gebracht.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p>
ZWE-00969	2	<p>Door de verbreding van de A27 zal de automobilititeit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.</p>	<p>De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p> <p>Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>
ZWE-00971	1	<p>Hierbij informeer ik u over mijn standpunt ten aanzien van het ontwerp-tracébesluit met betrekking tot de Ring Utrecht (hierna: het OTB). Ik ben hierbij een direct belanghebbende aangezien ik in Lunetten woon en nu al behoorlijke hinder ervaar bij geluidsoverlast van de snelweg (A12 en Spoor) en ik heb vernomen dat de luchtkwaliteit in mijn wijk ook dusdanig slecht is dat ik voor</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p>

	<p>mijn eigen gezondheid beter naar elders zou kunnen verhuizen. Dit zijn kwesties die al jaren spelen zonder dat ze zijn opgelost en dit is één van de redenen dat ik niet begrijp dat er niettemin serieuze plannen zijn voor verdere uitbreiding omwille van de mobiliteit rond Utrecht. Dit lijkt duidelijk te prevaleren boven de belangen van individuele burgers die wonen of recreëren in het gebied. Ik zou graag eerst concrete, werkende oplossingen zien in mijn omgeving - en niet loze beloftes of plannen die niet blijken te werken.</p>	
5	<p>Hierbij zou tevens moeite gedaan moeten worden om de (nietsvermoedende) recreanten in dit gebied de plannen voor te leggen en hun reacties te krijgen - bijvoorbeeld door plakborden op de stukken natuur die zullen verdwijnen of waarvan de kwaliteit wezenlijk zal verminderen (luchtkwaliteit / geluidsoverlast) om de inspraak van betrokkenen realistischer te maken. De mogelijkheden voor ontspanning in het groen (= niet kunstgras!) zijn al zo beperkt in mijn omgeving. Ik vind daarom eigenlijk dat dit niet door mag gaan.</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de totale bosoppervlakte op het landgoed.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren. De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de EHS, met inbegrip van Amelisweerd, met een grote kwaliteitstoeslag gecompenseerd.</p> <p>Aantasting van natuurwaarden als gevolg van het plan is niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting van de ecologische hoofdstructuur (EHS), als versnippering en verstoring van natuurwaarden (beschermde flora en fauna). Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Te kappen bomen en struiken worden gecompenseerd binnen het tracé of in de directe omgeving daarvan. Op grond van het pakket mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat, de instandhouding van natuurwaarden voldoende is geborgd. Zoals uit het milieu-effectrapport tweede fase blijkt lukt het op de meeste plaatsen om de kwaliteit van de leefomgeving (natuur, lucht, geluid) gelijkwaardig te houden of te verbeteren ondanks de toename van het verkeer. Door de vele mitigerende maatregelen neemt het aantal (ernstig) gehinderden af. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bij gevoelige bestemmingen blijven per saldo vrijwel gelijk en ruimschoots onder de normen. Bij enkele woningen nemen echter de geluidsbelasting en de concentraties van luchtverontreinigend stoffen wel toe, maar ook daar wordt aan de normen voldaan.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p>
7	<p>Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.</p>	<p>Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West.</p> <p>De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27.</p> <p>Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd.</p> <p>Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een</p>

			<p>transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst.</p> <p>In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidsscherm op de reflectie van het spoor geluid.</p>
	8	<p>Normoverschrijdingen zijn volgens de MER niet te verwachten. Wel nemen de totale emissies volgens de effectanalyse (paragraaf 8.3) in totaal met tegen 4% toe (OTB tov autonoom). Uit tabel 8.4 blijkt echter dat voor elk deelgebied de percentages veel hoger liggen. Hoe kan dan de stijging in het totale plangebied op minder dan 4% uitkomen? Hoeveel bedragen de toenames van het OTB ten opzichte van de huidige situatie? Waarschijnlijk worden de modellen net zo lang bewerkt totdat de juiste uitkomsten eruit komen, en, als de snelweg er dan ligt en de uitstoot blijkt in de praktijk veel hoger te liggen, is het leed al geleden.</p>	<p>De aangehaalde tabel 8.4 geeft aan dat de emissies per deelgebied stijgen met 4 tot 8%. Het juridisch voorgeschreven studiegebied voor luchtkwaliteit, vanaf de voorafgaande tot en met de eerstvolgende aansluiting op de wegaanpassing, is echter groter dan het totaal van de vier deelgebieden (het plangebied). In het studiegebied buiten het plangebied is de toename van de emissie veel geringer, waardoor de toename in het gehele studiegebied kleiner is dan 4%. In hoofdstuk 8 van het milieueffectrapport worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030, na realisatie van het project, sprake van een afname. Deze dalende trend is het gevolg van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit. Na realisatie van het project (2026) zal door de jaarlijkse monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) getoetst worden aan de dan geldende normen. Indien de dan geldende normen worden overschreden zullen extra maatregelen worden genomen.</p>
ZWE-00972	4	<p>Door de verbreding van de A27 zal de automobilititeit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.</p>	<p>De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p> <p>Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>
	6	<p>Ik maak ernstig bezwaar tegen het kappen van vele bomen in het recreatiepark De Voorveldse Polder. Door een soort domino-effect als gevolg van een extra rijstrook, die weer leidt tot het opschuiven van de afrit en de noodzaak van waterberging ter compensatie is de aanslag bijzonder groot. Nut en noodzaak hiervan is niet aangetoond.</p>	<p>De extra rijstrook op de westelijke hoofdrijbaan van de A27 heeft slechts over een relatief beperkte lengte invloed op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder, namelijk alleen ter plaatse van het puntstuk (aansluiting toerit op parallelrijbaan). Daarnaast wordt langs de toerit een vluchtstrook aangelegd die noodzakelijk is vanuit oogpunt van verkeersveiligheid. Deze vluchtstrook heeft impact op het ruimtebeslag in de Voorveldse Polder. Dit effect is niet te vermijden binnen de doelstellingen van het project.</p> <p>Mede naar aanleiding van deze zienswijze is het ruimtebeslag in het recreatiepark aangepast door het verleggen van de geplande waterberging. Hierdoor kunnen meer bomen gehandhaafd blijven. In de Nota van Wijzigingen is dit toegelicht.</p>
ZWE-00973	2	<p>Rekenmodellen</p> <p>De gehanteerde rekenmodellen en invoer voor de verkeersstromen zijn gebaseerd op aannames die wij niet kennen. Ook de verkeersstromen zijn aannames waarvan wij de achterliggende parameters niet kennen. De algemene rekenkamer stelt in haar Brief 34300 XII 4 bij de begroting 2016: "In ons verantwoordingsonderzoek over 2014 constateerden wij dat Rijkswaterstaat niet voldoende personeel in dienst heeft met de vereiste (technische) kennis op de terreinen bouwtechniek en ICT en hierdoor de regie over bouwprojecten dreigt te verliezen. Ook voert Rijkswaterstaat niet bij alle bouwprojecten waarvoor hij verantwoordelijk is, een toets uit op de kwaliteit van de eindproducten. Onze conclusie luidde dat Rijkswaterstaat zijn rol van opdrachtgever kan versterken". "Meer inzicht moet door RWS worden gegeven in de beoogde</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Ten aanzien van de rekenmodellen en verkeersinstrumentarium het volgende.</p> <p>Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Zie ook de reactie van de Commissie m.e.r..</p>

	<p>maatschappelijke effecten en in de samenhang tussen kosten, prestaties en effecten voor de democratische besluitvorming vooraf en de controle achteraf". Wij zijn van mening dat de door de algemene rekenkamer genoemde situatie bij RWS leiden tot gerede twijfel of enerzijds RWS wel in staat is om de kwaliteitstoets op dit OTB uit te voeren, en anderzijds of RWS deze wel heeft uitgevoerd.</p>	<p>Het ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage is intern getoetst voor het gepubliceerd werd. Ook is het ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage getoetst door de onafhankelijke Commissie voor de milieu-effectrapportage, die bevestigd heeft dat deze milieu-effectrapportage voldoende informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen laten wegen bij de besluitvorming over het tracébesluit. De Commissie heeft waardering voor de zorgvuldige wijze waarop de (m.e.r.-)procedure is doorlopen. De totale milieu-effectrapportage bevat veel informatie van hoge kwaliteit.</p> <p>In bijlage A van het deelrapport verkeer wordt nader ingegaan op de kwaliteit van het gehanteerde verkeersmodel NRM. Ook wordt gerefereerd aan de externe audit die een consortium onder leiding van TNO in 2012 heeft uitgevoerd op het NRM. De hoofdconclusie was:</p> <p>"De hoofdconclusie van de audit is dat het LMS en het NRM over het algemeen voldoen aan het gebruiksdoel van het maken van lange termijn prognoses en analyses van effecten van beleidsmaatregelen. Het bereik van de modellen is qua input en output voldoende breed en de berekeningen voldoen voor de meeste toepassingen waarvan vereist is dat ze met het LMS/NRM moeten kunnen worden doorgerekend aan de criteria uit het toetsingskader. De modellen gaan uit van wetenschappelijk geaccepteerde theorieën en halen of overstijgen het niveau van andere grootschalige nationale modellen in Europa."</p> <p>Ten aanzien van uw opmerking over de bevindingen van de Algemene Rekenkamer wordt het volgende opgemerkt. Daar waar onvoldoende kennis en expertise bij Rijkswaterstaat zelf in huis is, wordt deze ingehuurd, altijd onder de supervisie van de eigen organisatie om de kwaliteit te waarborgen. Toetsing van eindproducten is in deze fase nog niet aan de orde, anders dan de kwaliteitscheck van producten die al in- en extern plaatsvindt (zie hierboven).</p> <p>De maatschappelijke effecten zijn in de diverse fasen in beeld gebracht, zoals bij de maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) en milieu-effectrapportage.</p> <p>De kwaliteitstoets op het ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage is uitgevoerd door een onafhankelijke instantie, de Commissie voor de milieu-effectrapportage. Zij hebben geconcludeerd dat de milieu-effectrapportage kwalitatief goede informatie bevat.</p>
6	<p>D. Laagravense plas. Een omgeving die geluid extra laat toenemen bij de woningen aan de Koppeldijk Houten:</p> <p>De omwonenden hebben al in eerdere sessies aangegeven dat het geluid over de Laagravense plas wordt verder gedragen (er staan geen geluidschermen), waardoor de geluidsoverlast vanaf dit deel van de snelweg zeer groot is. Het OTB beschrijft deze geluidsbron niet, terwijl deze daadwerkelijk het geluidniveau bij de woningen verhoogd (met name woning nr 5 en 3). Rijkswaterstaat zou dit onderzoeken en mee te nemen in de geluidsoverlast voor de omwonenden.</p> <p>Het geluidrapport en het OTB gaan niet in op deze punten van geluidsoverlast voor de bewoners van de Koppeldijk te Houten. De bewoners hebben tijdens de bewonersavonden altijd aangegeven dat beplanting (invulling hoe de beplanting op adequate en zeer goedkope wijze ingezet kan worden) een enorme geluidsvermindering oplevert.</p> <p>Omwonenden begrijpen niet waarom deze goedkope geluid reducerende maatregelen niet zijn opgenomen in het plan of in ieder geval door de minister zijn afgewogen op adequaatheid, kosten / baten.</p>	<p>Grote wateroppervlakken hebben inderdaad het effect dat het geluid minder wordt gedempt en dus verder draagt. Dergelijke oppervlakken zijn opgenomen in het gedetailleerde akoestische rekenmodel en worden meegenomen bij zowel het bepalen van de toetswaarde als de toekomstige geluidbelasting.</p> <p>Wat betreft uw wens om beplanting aan te brengen nabij de plas kan worden aangegeven dat tussen de A12 en het naar het zuiden te verleggen fietspad groene beplanting zal worden aangebracht. Uw wens is tevens besproken met de eigenaar en erfpachter van de gronden rondom de plas. Mede naar aanleiding van het project Ring Utrecht en de bijbehorende watercompensatieopgave wordt het gebied deels heringericht door eigenaar en gebruiker. Partijen hebben aangegeven op de hoogte te zijn van uw wens.</p>
9	<p>Luchtkwaliteit</p> <p>Evenals bij de geluidskwaliteit berekeningen is het voor de omwonenden onduidelijk welke parameters zijn gebruikt voor de berekeningen van de luchtkwaliteit.</p> <p>Bij de berekeningen voor de luchtkwaliteit zal in ieder geval uit gegaan zijn van de in het plan opgenomen fouten met betrekking tot het scherm (zie ook onderdeel geluid).</p> <p>Doordat de 2 nieuw aan te leggen banen ca 2 meter lager komen te liggen dan de bestaande en te handhaven banen, ligt dit scherm opeens 2 meter lager. Dit resulteert in het feit dat het scherm 10 meter meer naar de huizen en 2 meter lager wordt voor de bestaande rijbanen. Dit betekent kortgezegd een grote verslechtering van de luchtkwaliteit, doordat:</p> <p>Meer rijbanen, meer verkeer, meer uitlaatgassen en dichter op de huizen</p> <p>Met een lager scherm dan op dit moment is gerealiseerd.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>In 2009 is met het Innovatieprogramma Luchtkwaliteit (IPL) gezocht naar innovatieve oplossingen voor de verbetering van de luchtkwaliteit langs het rijkswegennet. Binnen het IPL zijn op basis van internationaal literatuur- en laboratoriumonderzoeken alle kansrijke maatregelen voor de verbetering van luchtkwaliteit onderzocht. De kennis is opgedaan binnen grootschalige praktijkonderzoeken die binnen het innovatieprogramma zijn uitgevoerd. Het gaat om het effect van schermen, vegetatie, overkappingen van de weg, inclusief luchtbehandeling en Dynamisch Verkeersmanagement. Informatie over de resultaten van vegetatie kunt u vinden op de site: https://www.rijksoverheid.nl/zoeken?treftwoord=ipl+vegetatie. Uit het IPL onderzoek blijkt dat bomen en struiken weinig positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de Rijksweg.</p>

		<p>Deze fout is op de bewoners inloopavond ook herkent (en erkent) door de heer Van Wout. In de berekeningen zijn aldus verkeerde invoergegevens gebruikt. Zoals is aangegeven is gerekend met onjuiste parameters, derhalve zijn de cijfers en berekeningen zoals in het OTB zijn genoemd incorrect. Een goede herberekening en afstemming met bewoners (over de inpassing en adequate oplossingen) is derhalve essentieel. Graag geven wij als bewoners aan wat de mogelijkheden zijn om begroeiing naast de autoweg te realiseren. Een goede begroeiing komt onze luchtkwaliteit en leefbaarheid ten goede!</p>	<p>In het NSL rekenmodel luchtkwaliteit wordt rekening gehouden met bomen langs wegen in alleen binnenstedelijke situaties. Voor stedelijke wegen is een bomenfactor opgenomen in het rekenmodel. Dit in tegenstelling tot rijkswegen in buiten stedelijk gebied met weinig bebouwing, waar geen bomenfactor voor is opgenomen. Binnenstedelijke wegen met aan beide zijden een bomenrij hebben een negatief effect op de luchtkwaliteit, omdat uitlaatgassen onder het bladerdak blijven hangen. Het bepalen van het effect van het toepassen van vegetatie op schermen langs rijkswegen is (nog) niet mogelijk met het NSL rekenmodel.</p> <p>In het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) van het project Ring Utrecht is vegetatie meegenomen als innovatieve maatregel voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Op veel plaatsen is onderzoek gaande naar het reinigen van emissies van het wegverkeer door toevoegingen aan geluidschermen of kunstwerken. Dit kunnen specifieke katalysatoren of specifieke planten zoals een groenblijvende klimop zijn. Een recent voorbeeld hiervan is de Wall4Life. Locaties waar dergelijke maatregelen, indien gebleken effectief, specifieke meerwaarde kunnen hebben zijn locaties waar grotere aantallen mensen relatief dicht op de weg wonen of verblijven en geluidschermen noodzakelijk zijn. Om deze reden is in het MMA een filterende toevoeging aan de geluidschermen als eventueel te beschouwen maatregel voor de uitvoering opgenomen.</p> <p>Vegetatie heeft weinig positief effect op de luchtkwaliteit langs de weg. Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Via het NSL wordt het project getoetst aan de Europese normen voor luchtkwaliteit. Dit betekent dat binnen het NSL de effecten van het project op de luchtkwaliteit worden meegenomen. Het project A27A12 is gerealiseerd in 2029. Het project is dan ook opgenomen in het NSL voor het eerstvolgende NSL toekomstjaar 2030. Het NSL jaar 2030 is gekozen als toekomstjaar zodat beoordeeld kan worden of dan nog steeds aan de luchtnormen wordt voldaan, ook bij een groei van het verkeer in de jaren na 2026.</p> <p>Uit de meest recente NSL monitoring (2015) blijkt dat nu al overal langs het tracé van de wegaanpassing A27A12 wordt voldaan aan de Europese normen voor fijn stof en stikstofdioxide. Ook in 2030 na realisatie van het project zal aan de normen worden voldaan. Dit is het gevolg van de maatregelen uit het NSL waaronder de voortdurende aanscherping van de Europese emissienormen voor nieuwe voertuigen, die zorgen voor een verbetering van de luchtkwaliteit in de loop der jaren.</p> <p>Ook met een 2 meter lager geluidscherm zal de luchtkwaliteit nog steeds voldoen aan de Europese normen na realisatie van het project. De door u geconstateerde omissie met betrekking tot dit scherm is in het akoestisch onderzoek hersteld. Het heeft een niet merkbare invloed op de uitkomsten van de berekeningen voor de luchtkwaliteit.</p> <table border="1" data-bbox="1198 1029 1904 1197"> <thead> <tr> <th></th> <th>afstand tot A12 Meter</th> <th>Bestaand geluid dBa</th> <th>Te verwachten geluidsniveau dBa</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Koppeldijk 11</td> <td>30</td> <td>60</td> <td>62</td> </tr> <tr> <td>Koppeldijk 9</td> <td>60</td> <td>62</td> <td>61</td> </tr> <tr> <td>Koppeldijk 7a</td> <td>100</td> <td>61</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td>Koppeldijk 7</td> <td>175</td> <td>61</td> <td>59</td> </tr> <tr> <td>Koppeldijk 5</td> <td>275</td> <td>61</td> <td>59</td> </tr> <tr> <td>Koppeldijk 3</td> <td>600</td> <td>59</td> <td>53</td> </tr> </tbody> </table>		afstand tot A12 Meter	Bestaand geluid dBa	Te verwachten geluidsniveau dBa	Koppeldijk 11	30	60	62	Koppeldijk 9	60	62	61	Koppeldijk 7a	100	61	60	Koppeldijk 7	175	61	59	Koppeldijk 5	275	61	59	Koppeldijk 3	600	59	53
	afstand tot A12 Meter	Bestaand geluid dBa	Te verwachten geluidsniveau dBa																												
Koppeldijk 11	30	60	62																												
Koppeldijk 9	60	62	61																												
Koppeldijk 7a	100	61	60																												
Koppeldijk 7	175	61	59																												
Koppeldijk 5	275	61	59																												
Koppeldijk 3	600	59	53																												
ZWE-00974	2	<p>Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de</p>																												

			folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
	3	En het kan u niet ontgaan zijn: Sjoemeldiesels vervuilen veel meer dan tot nu toe gedacht. Moderne dieselauto's en vrachtauto's stoten meer stikstofoxiden uit dan de normen toestaan. Het wegverkeer is dus nog veel schadelijker voor de natuur en de mens door stikstofdepositie dan we al wisten. Reden temeer om het verkeersvolume extra terug te dringen in plaats van nog meer te faciliteren. Geen verbreding van de Ring dus. Eerst moet u de naam Natura 2000 waar maken.	De recent in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.
ZWE-00976	6	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren ertegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af	Er is geen sprake van uitstel van de geluidssanering; de geluidssanering voor de A12 is onderdeel van het project ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal, In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen. Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.
	11	De geluidschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te geven. De geluidsschermen moeten overal minstens 4 m hoogte hebben om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door de herrie flink te verlagen. Verder moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 1.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.
	15	Dieselgate heeft duidelijk gemaakt dat ook nieuwe auto's veel NO _x uitstoten. In vele gebieden, waaronder Natura 2000, is nu al de stikstofdepositie te hoog. De PAS gaat dat niet oplossen, maar intussen verhoogt dit project wel de depositie daar. Om die reden mag het project niet doorgaan. Eerst moet u de naam Natura 2000 maar vvaar maken.	De recent in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.
ZWE-00977	1	Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de

	<p>economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.</p>	<p>grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
4	<p>Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerpsnelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.</p>	<p>De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p> <p>Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>
5	<p>Bereikbaarheid vergroten? Ik zie de Ring meer als een wurgende stinkstrop, waar zoals vaker weer de mindere inkomensgroepen het meest onder te lijden zullen hebben. Het zal eerder scheidend dan verbindend werken, niet alleen buurtlokaal maar ook psychologisch.</p>	<p>Er is geen sprake van het neerleggen van de effecten van een betere bereikbaarheid bij mensen met een laag inkomen. Zoals in het milieueffectrapport is aangetoond, wordt de bereikbaarheid van de stad Utrecht ten gevolge van het project beter. Voor geluid zal de situatie na realisatie van het project fors verbeteren door onder andere de extra saneringsopgave van 5 dB voor de A12 en daarnaast de inzet van € 15 miljoen voor aanvullende geluidmaatregelen op andere delen van het tracé, zoals wijken als Kanaleneiland en Hoograven. En het effect van het project op de luchtkwaliteit is gering en voldoet ruim aan de Europese normen.</p> <p>Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030 na realisatie sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit door maatregelen.</p>
10	<p>Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.</p>	<p>Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermde Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit.</p> <p>Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl.</p>
13	<p>Door veranderingen in de grondwaterstand tijdens de uitvoering van dit project kunnen woningen verzakken. In het OTB noemt u geen maatregelen om dit af te vangen.</p>	<p>Het grootste deel van de weg ligt ruim boven het omliggende maaiveld en voor de aanleg hiervan is geen grondwateronttrekking noodzakelijk. Voor de aanleg van kunstwerken is het in enkele gevallen noodzakelijk om tijdelijk de grondwaterstand te verlagen. De kans dat deze tijdelijke grondwatereffecten verzakkingen aan woningen veroorzaken is zeer gering. De effecten zijn lokaal en dempen uit naar de omgeving. Aanwezig oppervlaktewater zal verder een dempende werking hebben op eventuele verlagingen van de grondwaterstand. Daarnaast zijn de verlagingen tijdelijk;</p>

		als de bemaling is uitgeschakeld herstelt de oorspronkelijke situatie zich weer. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan nu al plaatsvinden zijn niet aan de orde. Tenslotte wordt opgemerkt dat voorafgaand aan het tijdelijk onttrekken van grondwater altijd een melding moet worden gedaan, dan wel een vergunning moet worden aangevraagd. Hiervoor dient richting de vergunningverlener inzicht te worden gegeven in de effecten van de (tijdelijke) onttrekking. Indien noodzakelijk vinden (tijdelijke) compenserende maatregelen plaats om effecten naar de omgeving te minimaliseren/neutraliseren. Het monitoren van de effecten is hierbij standaardprocedure. Op het moment dat dit in de voorbereidingsfase aan de orde is worden deze wettelijke procedures nog doorlopen.
	18	De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen in plaats van toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting.
ZWE-00978	7	En het kan u niet ontgaan zijn: Sjoemeldiesels vervuilen veel meer dan tot nu toe gedacht. Moderne dieselauto's en vrachtauto's stoten meer stikstofoxiden uit dan de normen toestaan. Het wegverkeer is dus nog veel schadelijker voor de natuur en de mens door stikstofdepositie dan we al wisten. Reden temeer om het verkeersvolume extra terug te dringen in plaats van nog meer te faciliteren. Geen verbreding van de Ring dus. Eerst moet u de naam Natura 2000 waar maken.
	9	Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een 5a MER aspecten geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.
ZWE-00979	1	De werkzaamheden in de buurt van de bak door Nieuw Amelisweerd leiden waarschijnlijk tot verandering in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde TB beschrijven hoe u dat gaat voorkomen.
		De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen. In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen. Dit kan worden bereikt door het scherm met absorberend materiaal te bekleden of het scherm vanuit de weg gezien achterover te laten hellen.
		De recent in het nieuws gekomen softwarefraude om met meer uitstoot toch door de keuring te komen door de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden, zijn niet van invloed op de concentraties stoffen zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook in het luchtonderzoek voor de Ring Utrecht is gerekend met de meest actuele inzichten. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn naast rollenbanktesten namelijk ook gebaseerd op praktijkomstandigheden (metingen langs de weg). Deze emissiefactoren worden jaarlijks door TNO geactualiseerd. De prognoses in het ontwerp-tracébesluit zijn gebaseerd op werkelijke testen op de weg.
		Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27. Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst. In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.
		Tijdens de verdere uitwerking van het wegontwerp ter plaatse van de bak en het folie zal er nadrukkelijk aandacht zijn voor het grondwater. Voorafgaand aan en tijdens de aanleg van verbrede bak zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met de aanwezige bomen. Aangezien het bij de werkzaamheden gaat om mogelijk een tijdelijk

		<p>grondwatereffect wordt boomsterfte niet verwacht. De mate van het effect is sterk afhankelijk van verschillende factoren zoals het seizoen waarin de verlaging plaatsvindt, de bodemopbouw in relatie tot vasthouden bodemvocht, de mate van verlaging in relatie tot de optredende natuurlijke grondwaterfluctuatie en laagst voorkomende grondwaterstanden. Indien nodig kunnen specifieke vochtmetingen in de wortelzone worden uitgevoerd en er zijn voldoende mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zoals bijvoorbeeld tijdelijke beregening. Daarmee achten wij de kans op boomsterfte als gevolg van de werkzaamheden zeer gering.</p>
2	<p>Tijdens de werkzaamheden moet u grondwater verpompen. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het als bij de werkzaamheden het vlies beschadigd raakt. Graag een gedegen inschatting van het risico. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u dan met mij concluderen dat het project Nederland alleen maar schaadt.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>
5	<p>Hoewel u een aantal manieren om het folie niet te beschadigen hebt laten onderzoeken geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het folie. Er is een groot uitvoeringsrisico en het dient dan ook te worden berekend, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>
7	<p>Bereikbaarheid vergroten? Ik zie de Ring meer als een wurgende stinkstrop, waar zoals vaker weer de mindere inkomensgroepen het meest onder te lijden zullen hebben. Het zal eerder scheidend dan verbindend werken, niet alleen buurtlokaal maar ook psychologisch.</p>	<p>Er is geen sprake van het neerleggen van de effecten van een betere bereikbaarheid bij mensen met een laag inkomen. Zoals in het milieueffectrapport is aangetoond, wordt de bereikbaarheid van de stad Utrecht ten gevolge van het project beter. Voor geluid zal de situatie na realisatie van het project fors verbeteren door onder andere de extra saneringsopgave van 5 dB voor de A12 en daarnaast de inzet van € 15 miljoen voor aanvullende geluidmaatregelen op andere delen van het tracé, zoals wijken als Kanaleneiland en Hoograven. En het effect van het project op de luchtkwaliteit is gering en voldoet ruim aan de Europese normen.</p> <p>Ten opzichte van de huidige situatie is in 2030 na realisatie sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit door maatregelen.</p>
9	<p>Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stressfactor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.</p>	<p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p> <p>In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.</p> <p>Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord,</p>

			paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
ZWE-00980	1	Laagraven Investment bv is eigenaar van het voormalige veilingterrein op de Liesbosch. Op 3 mei jl hebben wij een uitnodiging ontvangen voor een presentatie van de plannen van Rijkswaterstaat van de verbreding van de A12 en A27, die zijn vastgelegd in het Ontwerp-Tracébesluit (OTB), dat vanaf 10 mei jl ter visie is gelegd. Aansluitend hebben wij aanvullende informatie ontvangen van de heer Stephan Lahaye (omgevingsmanager Rijkswaterstaat en een link naar een presentatie van de huidige situatie en het ontwerp (http://media.xkp.nl/RWS/RingUtrecht). In dit document zijn een aantal digitale kaarten weergegeven, te weten huidig, visualisatie, ontwerp en geluid. Ter plaatse van de afrit op de parallelbaan van de A1 2 vanuit het knooppunt Oude Rijd richting Lunetten naar de N408 richting De Liesbosch/Nieuwegein is in de huidige situatie sprake van twee (2) rijbanen voor rechtsaf. In de visualisatie en het ontwerp is sprake van slechts een (1) rijbaan. Wij hadden begrepen dat de twee rijbanen voor de rechtsaf naar Nieuwegein gehandhaafd zouden blijven om een goede verkeersafwikkeling te kunnen waarborgen. Wij gaan er dan ook vanuit dat hier een verkeerde tekening is toegevoegd en dat dit zal worden gecorrigeerd. Wij zijn content met de oplossing die is bedacht om het uitgaande verkeer vanaf de N408 richting de A1 2 vlotter te kunnen afvoeren (aanpassing van 1 baan naar 2 rijbanen en fly-over).	<p>U bent content met de bedachte oplossing om het verkeer van de N408 richting de A12 in oostelijke richting.</p> <p>Uw opmerking met betrekking tot het aantal rijstroken op de Zuidelijke afrit is terecht. Het is inderdaad de bedoeling dat het huidig aantal rijstroken gehandhaafd blijft.</p> <p>Dit is in het tracébesluit hersteld. Deze wijziging is te vinden in de Nota van Wijziging bij het tracébesluit.</p>
ZWE-00981	7	Volgens Deelrapport Natuur heeft er vleermuisonderzoek plaatsgevonden. Er wordt niet vermeld hoe, waar, wanneer en hoe lang dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Hierdoor ontstaat er geen compleet beeld van de vleermuispopulaties, routes, verblijfs- en foerageergebieden.	<p>Het door u geconstateerde ontbreken van een verwijzing naar het Vleermuisprotocol in bijlage 2 (Methodiek Beschermde Soorten) van deelrapport Natuur is gecorrigeerd in de Nota van wijziging bij het tracébesluit.</p> <p>Er is een volledig vleermuisonderzoek uitgevoerd volgens de eisen van de Flora- en faunawet. In 2012 is een gedetailleerd natuuronderzoek uitgevoerd. Vleermuizen zijn toen onderzocht conform het vleermuisprotocol. In 2015 is dit onderzoek geactualiseerd. Potentiële verblijfplaatsen die aangetast kunnen worden zijn opnieuw onderzocht, evenals de functionaliteit van vliegroutes en foerageergebieden. Dankzij het gedetailleerd onderzoek uit 2012 en de actualisatie uit 2015 zijn het gebruik van verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden voldoende in beeld om de effecten van de Ring Utrecht te kunnen bepalen en de juiste mitigerende maatregelen te treffen. Het vleermuisonderzoek is onderdeel van het gedetailleerd natuursoortenonderzoek en is openbaar gemaakt op www.ikgaverder.nl.</p>
	10	Om de uitkomsten van de luchtberekeningen in het MER goed te kunnen beoordelen zou ik graag willen weten hoe de toekomstige emissies zijn berekend. Het gaat dan met name over de samenstelling van het wagenpark en bijbehorende emissiefactoren per voertuigklasse. In de Bijlage 3 van het Deelrapport luchtkwaliteit 'invoergegevens modelberekeningen' staan dergelijke essentiële data niet vermeld. Het MER schiet tekort in transparantie.	<p>In bijlage 1 van het deelrapport luchtkwaliteit staat onder het kopje "rekenmethode en rekenmodel" dat gebruik is gemaakt van de generieke invoergegevens (achtergrondconcentraties, emissiefactoren, etc.) die jaarlijks in maart door de Staatssecretaris van I&M bekend worden gemaakt en die gebruikt moeten worden bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze emissiefactoren zijn in het deelrapport Luchtkwaliteit gehanteerd. U kunt de emissiefactoren vinden onder de link http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Tabellen_grafieken/Milieu_Leefomgeving/Emissiefactoren. De emissiefactoren zijn berekend voor licht-, middelzwaar- en zwaar verkeer.</p> <p>Deze emissiefactoren zijn gebaseerd op praktijkmetingen door TNO. Dit zijn praktijktesten. Voor verdere informatie over de dieselgate emissiefactoren wordt u verwezen naar het algemene deel luchtkwaliteit in paragraaf 2.6 van de nota van Antwoord.</p>
	12	De 5a MER aspecten geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen in plaats van toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De 5a MER aspecten geluidschermen langs de weg aan de oostkant moeten overall minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met 5a MER aspecten geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de 5a MER aspecten geluidbelasting.	<p>De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidschermen opgenomen.</p> <p>In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen. Dit kan worden bereikt door het scherm met absorberend materiaal te bekleden of het scherm vanuit de weg gezien achterover te laten hellen.</p>

	17	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan EHS-compensatie (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van EHS zal plaatsvinden. In het tracébesluit is aangegeven hoeveel oppervlakte EHS hier gecompenseerd zal worden.
ZWE-00982	1	Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer broeikasgassen, met nadelige gevolgen voor de planeet. Als de gekozen ontwerp-snelheid vergroot wordt naar 130 km per uur zal dit nog erger worden. Door te kiezen voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de emissie van broeikasgassen iets afnemen. Dit is hoogst belangrijk omdat alle beetjes helpen, want Nederland heeft daarvoor een grote opgave. Als de maximum snelheid naar 80 km per uur gaat is verbreding niet meer nodig en kan het alternatief uitgevoerd worden. Dan zal de emissie van broeikasgassen nog meer verminderen.	De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.
	6	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan EHS-compensatie (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van EHS zal plaatsvinden. In het tracébesluit is aangegeven hoeveel oppervlakte EHS hier gecompenseerd zal worden.
	12	De geluidschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg veel te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd de gewenste geluidafscherming te geven. De geluidsschermen moeten overal minstens 4 m hoogte hebben om ook op enige honderden meters afstand van de weg de overlast door de herrie flink te verlagen. Verder moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door alle betonnen vlakken te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van deze Nota van Antwoord is in de paragraaf 1.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgestelde maatregelen.
ZWE-00984	2	De watercompensatie waarover u spreekt doet geen recht aan de waarde van de oevers van de Kromme Rijn In en bij de landgoederen. Omdat compensatie van dezelfde kwaliteit niet in de omgeving te vinden is moet u afzien van het project.	De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.
ZWE-00987	2	De vermindering van geluidsbelasting juich ik toe; ik heb begrepen dat dit voor de situatie bij mijn huis betekent dat het van 58 naar 49 decibel gaat. Hopelijk hoef ik voor deze verbetering geen jaren meer te wachten. Naast het geluidsniveau heb ik ook grote zorgen over het niveau van luchtverontreiniging in mijn directe leefomgeving. Ik verzoek u om er alles aan te doen om dit zo ver mogelijk terug te dringen. Het liefste zie ik een overkapping van de snelweg bij deze plek met zoveel bewoners.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Lucht kwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid. De wens om de geluidschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden.

			<p>Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>Om te bereiken dat de lucht schoner wordt en voldoet aan de Europese luchtnormen zijn verschillende maatregelen nodig. De EU zet in op de voortdurende aanscherping van de emissie-eisen voor nieuwe personenauto's, bestelauto's en vrachtwagens (euronormen) die bijdragen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit langs wegen. Deze eisen zorgen ervoor dat nieuwe personenauto's en vrachtauto's schoner zijn dan oudere voertuigen. De EU zet ook in op minder uitstoot van industrie, scheepvaart en landbouw. Daarnaast worden landelijke, regionale en lokale maatregelen genomen. Het rijk zet in op belastingvoordelen voor schonere auto's en stimulering van schonere vrachtauto's en bussen. Provincies zorgen voor schonere bussen. Gemeenten voeren milieuzones in voor vrachtverkeer, ontmoedigen vervuilend vervoer en zorgen voor groene golf verkeerslichten. RWS stimuleert telewerken, carpoolen en plaatst schermen. Het NSL maatregelenpakket wordt jaarlijks bijgesteld.</p> <p>De ombouw van de Ring Utrecht A27/A12 is een groot project waarbij zowel de voorbereiding als de uitvoering tijd kosten. De realisatie start in 2018 en de werkzaamheden zullen in 2026 zijn afgerond. Wanneer de geluidsmaatregelen nabij Lunetten zullen worden gerealiseerd is nog onbekend.</p> <p>In de milieu-effectrapportage eerste fase is gekeken naar logische plaatsen waar een overkapping mogelijk zou zijn. Het knooppunt Lunetten viel direct af: een heel knooppunt overkappen is niet mogelijk. Overigens is een overkapping van de A12 ter plekke van het knooppunt Lunetten niet noodzakelijk en derhalve niet doelmatig omdat ruim aan de Europese luchtnormen wordt voldaan.</p>
ZWE-00988	1	Participant heeft begrepen dat RWS ten behoeve van de waterberging, een groot gedeelte (plusminus 1.5 hectare) nodig heeft van de gronden gelegen aan de Noordplas. Namens aandeelhouders van Houten Gein BV maakt Participant bij voorbaat bezwaar tegen deze grondverwerving. De reden daarvan is dat de gronden momenteel gebruikt worden voor recreatieve doeleinden. Participant heeft vernomen dat het de bedoeling is dat er duikers vanuit de Noordplas naar de nieuwe waterberging worden gegraven/gelegd. Participant maakt RWS daarop attent dat de Noordplas een vervuilde bodem bevat. Verder wil participant eventuele aankopen, hetgeen absoluut niet de voorkeur heeft, duidelijk inspraak in de locatie van de waterbergingen, om zodoende het recreatieve aspect zo min mogelijk aan te tasten. Participant suggereert een andere locatie te zoeken voor de waterberging.	In de periode tussen ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit is overleg gevoerd tussen Rijkswaterstaat, u als erfpachter en de eigenaar over het gebied rondom de Laagravense plas. In dit overleg is gezocht naar een oplossing voor de waterberging, de duiker en de grondsanering in samenhang met het recreatief gebruik van het gebied. De gevonden oplossing is weergegeven in de Nota van Wijziging bij het tracébesluit.
	3	RWS heeft in haar plannen de compensatie van water gesitueerd langs het inundatiekanaal. Down Under maakt gebruik van deze grond langs dit kanaal voor diverse activiteiten. In de totale planvorming is Down Under bereid in samenspraak te bestuderen waar compensatie wel kan plaatsvinden, onder welke voorwaarden en welke vergoeding daar tegenover staat. Het veranderen van bestemmingen 'land' in 'water' kan mogelijk in één bestemmingsplanwijziging plaatsvinden met de huidige planvorming van Down Under. Projectkosten, plankosten en uitvoeringskosten zijn volledig voor rekening van Rijkswaterstaat. Zij dienen onderzoek te doen naar de ontstaansgeschiedenis van de Noordplas en alle bijkomende kosten t.a.v. hergebruik grond en sanering van de onderlagen.	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.</p> <p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit is overleg geweest tussen de betrokken partijen bij de Laagravenseplas over de inpassing van de watercompensatie. In dit overleg is gezocht naar een oplossing voor de waterberging, het fietspad, de duiker in relatie tot het recreatief gebruik en de bedrijfsvoering. De oplossing die opgesteld is in dit overleg is opgenomen in de Nota van Wijziging bij het tracébesluit.</p>
ZWE-00991	7	De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. . De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.	<p>De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting.</p> <p>De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.</p>

ZWE-00992	7	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan EHS-compensatie (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van EHS zal plaatsvinden. In het tracébesluit is aangegeven hoeveel oppervlakte EHS hier gecompenseerd zal worden.
ZWE-00993	6	Het valt mij op dat er goede alternatieven lijken te zijn om de huidige filelast te verminderen tegen een fractie van de prijs. Bijvoorbeeld zes rijstroken binnen de bak en aanpassing van de maximumsnelheid naar 80 km per uur. Wanneer men merkt dat de doorstroming bij 80 km per uur verbetert, dan wennen de meeste automobilisten daar ook aan.	De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximumsnelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.
ZWE-00995	6	De geluidsoverlast in het veel door genietters van de natuur (wandelaars, fietsers, picknickers en vogelaars) gebruikte pad langs de Hogekampse Plas en de Voordorpsedijk moet afnemen in plaats van toenemen als gevolg van de verbreding van de A27. De geluidsschermen langs de weg aan de oostkant moeten overal minimaal 4 m hoog worden boven het wegdek. En indien doelmatig moet op de schermen bekleding met geluidsabsorberend materiaal worden aangebracht om reflectie naar de overkant zo klein te houden dat die geen ophogend effect geeft voor de geluidbelasting.	De wetgeving voor geluid is alleen van toepassing op zogenoemde geluidgevoelige objecten zoals onder andere woningen, scholen en ziekenhuizen. Om die reden is voor de meest nabij gelegen woningen aan de Voordorpsedijk in het tracébesluit een geluidsscherm opgenomen van 300 meter lang en 3 meter hoog. De geluidnormen zijn niet van toepassing zijn op recreatieve bestemmingen zoals het door u genoemde voetpad langs de Voordorpsedijk en de Hogekampse Plas. Om die reden zijn in het tracébesluit hier geen extra geluidsschermen opgenomen. In het tracébesluit is verwerkt dat de geluidsschermen zo weinig mogelijk geluid naar de overzijde van de weg weerkaatsen. Dit kan worden bereikt door het scherm met absorberend materiaal te bekleden of het scherm vanuit de weg gezien achterover te laten hellen.
ZWE-00996	4	De geluidsschermen langs de boven maaiveld gelegen wegbogen van Verkeersplein Rijnsweerd zijn deels maar 2 m hoog. Dit is voor een 10 meter brede weg te laag om ook verderop in de woonwijk Rijnsweerd een redelijke geluidafscherming te bereiken. De geluidsschermen moeten overal tenminste 4 m hoog zijn om ook op enige honderden meters afstand van de weg de herrie flink te verlagen. Bovendien moet geluidweerkaatsing tegen betonnen vlakken worden voorkomen door ze te voorzien van 100 procent geluidabsorberende tegels. Als overheid heeft u de dure plicht om voor uw burgers te zorgen. U moet gezondheidsschade door geluidsoverlast zoveel mogelijk voorkomen. Het volstaat hoegenaamd niet om aan de toch al slappe regeltjes te voldoen. Meer ambitie is nodig.	De effecten van geluid en mogelijke maatregelen zijn uitgebreid onderzocht bij de keuze van locatievarianten bij Rijnsweerd (gepubliceerd in het najaar van 2014) zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005-2016). Daar is ook de uitleg gegeven waarom bepaalde geluidsmaatregelen wel effectief zijn en welke niet. De suggestie van geluidsabsorberende tegels wordt meegenomen in de volgende fase. In het algemeen deel van de Nota van Antwoord is in de paragraaf 2.5 van geluid aandacht besteed aan de voorgesteld maatregelen.
	5	De werkzaamheden naast de bak bij Nieuw-Amelisweerd leiden naar te vreezen valt tot veranderingen in de grondwaterstromingen met dodelijke gevolgen voor de bomen daar. U moet in het vastgestelde tracébesluit beschrijven welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dat niet gaat gebeuren.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten.

			Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
	6	Volgens bijlage 6 bij het besluit is er aan weerszijden van de Universiteitsweg samen 9,82 ha beschikbaar voor compensatie, maar op kaart 5 van 16 is slechts een 5 ha ingetekend. Zo zijn er veel meer fouten en onduidelijkheden. Het is een gotspe een document van dergelijke kwaliteit een ontwerp-tracébesluit te noemen. Doe uw huiswerk over, en leg een nieuw ontwerp-tracébesluit ter inzage (of beter nog, zie af van dit nutteloze project).	De inspreker doelt waarschijnlijk op deelkaart 6 (niet 5) bij het ontwerp-tracébesluit. Op deze kaart is inderdaad aan de westzijde van de Universiteitsweg slechts circa 5 ha aan EHS-compensatie (in de vorm van bos) ingetekend, terwijl in bijlage 6 (de kaarten bij het landschapsplan) op deze locatie een oppervlakte van 9,82 ha is aangegeven. Omdat over de inrichting van de aanvullende hectares nog gesprekken met de eigenaren plaatsvinden, zijn deze hectares niet in de ontwerp-tracébesluit-kaarten ingetekend. Conform de Tracéwetprocedure kan in het ontwerp-tracébesluit worden volstaan met het aangeven van zoekgebieden waar compensatie van EHS zal plaatsvinden. In het tracébesluit is aangegeven hoeveel oppervlakte EHS hier gecompenseerd zal worden.
	7	Het project heeft grote invloed op de diverse watergangen, grondwaterstanden en grondwaterstromingen in het gebied. U spreekt wel van watercompensatie maar de manier waarop u dat vorm geeft duidt niet op compensatie in de zin van goedmaken van verloren waarden. Het gaat u alleen om oppervlakken. De compensatie moet echter niet alleen kwantitatief maar ook en vooral kwalitatief zijn.	De ingrepen in het watersysteem vinden plaats naast de wegverbredingen. De compensatie wordt zoveel mogelijk gezocht in hetzelfde peilgebied en zoveel mogelijk bij de plek van wijziging. De aanpassingen zijn vooral aanpassingen aan de waterstructuur (verleggen of verbreden van watergangen). Er vindt geen wijziging van polderpeilen plaats. Daarmee zijn er ook geen effecten op de (regionale) grondwaterstroming te verwachten. Voor de aanleg van kunstwerken is op enkele plaatsen sprake van een tijdelijke grondwaterbemaling. Hiervoor worden de wettelijke meldings- en vergunningsprocedures gevolgd in het kader van de Waterwet, inclusief afspraken over het monitoring van effecten. Permanente grondwateronttrekkingen anders dan die er nu al zijn worden niet verwacht. De watercompensatie bij de Kromme Rijn gaat niet ten koste van de oevers. Deze watercompensatie wordt gevonden in een nieuw te ontwikkelen nevengeul van de Kromme Rijn meer oostelijk in Amelisweerd. Het project voegt daarmee waardevolle oeverlengte toe aan de Kromme Rijn. Zie hiervoor ook de Nota van Wijzigingen.
ZWE-00997	7	Het valt mij op dat er goede alternatieven lijken te zijn om de huidige filelast te verminderen tegen een fractie van de prijs. Bijvoorbeeld zes rijstroken binnen de bak en aanpassing van de maximumsnelheid naar 80 km per uur. Wanneer men merkt dat de doorstroming bij 80 km per uur verbetert, dan wennen de meeste automobilisten daar ook aan.	De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep. Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen. Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximumsnelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.
ZWE-00998	1	De woonwijken in het zuiden van Utrecht hebben nu te lijden onder grote geluidsoverlast. Als u dit project ondanks alle bezwaren er tegen toch doorzet, dan is het van essentieel belang dat u het project niet aangrijpt als reden om geluidsanering uit te stellen. Zonder een duidelijk uitvoeringsschema is het ontwerp-tracébesluit niet compleet, en daarom wijs ik het OTB in de huidige vorm af	Er is geen sprake van uitstel van de geluidssanering; de geluidssanering voor de A12 is onderdeel van het project ring Utrecht en staat als zodanig in de planning. De wens om de geluidsschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidsschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden. De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden. Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal. In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.

			Een gedetailleerde uitvoeringsfasering is op dit moment in het project niet te maken en behoort niet tot de verplichte onderdelen van een ontwerp-tracébesluit.
ZWE-01000	7	Ofschoon u een aantal mogelijke technieken om het vlies intact te laten hebt onderzocht geeft u geen schatting van de kans op en de gevolgen van beschadiging van het vlies. Het risico bij de uitvoering is hoog en dat dient dan ook te worden berekend, zodat er een eerlijke afweging kan plaatsvinden bij het uiteindelijke besluit over dit project.	Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd). Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
	9	Omdat spoorweglawaai kan reflecteren tegen een geluidscherm, dat u in dit plan plaatst, moet die reflectie meegenomen worden in de berekeningen. Dat is niet overal gebeurd en dus moet u dat corrigeren.	In het algemene deel van de Nota van Antwoord, hoofdstuk Geluid, wordt nader ingegaan op het effect van de reflecties van spoorweggeluid langs de Koningin Wilhelminaweg. Geluidreflectie van een spoorweg tegen een nieuw te plaatsen geluidscherm is alleen relevant ter hoogte van Groenekan-West. De bouw van het 7 meter hoge geluidscherm langs de A27 ter hoogte van de Koningin Wilhelminaweg in Groenekan is afgewogen in het tracébesluit A27/A1. Ten aanzien van de reflectie van het spoorgeluid tegen de achterzijde van het geluidscherm is daarin geoordeeld dat dit negatieve effect niet opweegt tegen het positieve effect van de vermindering van het geluid van de A27. Ten noorden van het 7 meter scherm wordt een 4 meter hoog "bovenwettelijk geluidscherm" geplaatst door de gemeente De Bilt en de provincie Utrecht. Dit scherm is niet in het tracébesluit A27/A1 opgenomen, hiervoor wordt een afzonderlijke procedure gevolgd. Voor beide schermen is vastgelegd dat de achterzijde absorberend zal worden uitgevoerd, om op die manier de negatieve effecten van weerkaatsing van het geluid tot een minimum te beperken. Voor het project Ring Utrecht gelden de schermen van 7 en 4 meter hoog als uitgangspunt. In de procedure van het tracébesluit A27/A1 is namelijk tot de bouw van deze schermen besloten en deze staan nu niet meer ter discussie. In het project Ring Utrecht worden beide schermen met een transparant schermdeel van 1 meter verhoogd en wordt ten noorden daarvan een nieuw, 2 meter hoog, scherm bijgeplaatst. In bijlage 12 van het 'Deelrapport geluid - specifiek' is een notitie opgenomen met de resultaten van het onderzoek dat TNO heeft uitgevoerd naar het effect van het verhogen van geluidscherm op de reflectie van het spoorgeluid.
ZWE-01001	5	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
	8	De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. . De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra

			ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.
ZWE-01002	5	Het rondpompen van grondwater tijdens het werk binnen het vlies veroorzaakt een extra stress-factor voor Amelisweerd, dat toch al zo te lijden heeft gehad van uw activiteiten. Het is genoeg geweest. Stop ermee.	Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen. In de uitgevoerde hydrologische onderzoeken blijkt dat er – ook bij een eventuele scheuring van de folie – er geen effecten zijn in de wijk Lunetten. Zie tevens voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).
	8	De tunnel voor de weg naar Rhijnauwen onder de A27 door mag niet nog langer worden. Begrijp ik nu goed dat dat donkere hol van nu al 60 m lengte naar 90 m gaat? Dit is verschrikkelijk. Nu al is het een donker gat waar lichtschuwe fietsers tegen de zon in niet goed kunnen zien wat er rijdt of loopt. Nu al voelt het voor velen 's avonds als een onherbergzaam hol. Dat mag niet nog erger worden. Op deze plaats dus geen merkbare verbreding van de weg. . De duizenden kanoërs en roeiers moeten nu al door een lange echoënde onherbergzame tunnel heen. Dat obstakel in hun vaartocht over de prachtige kromme Rijn mag niet nog groter worden.	De onderdoorgang van de Kromme Rijn komt er anders uit te zien; minder benauwend dan nu het geval is. De onderdoorgang wordt breder, de wanden van het bestaande viaduct worden zo recht mogelijk gezet wat extra ruimte in de onderdoorgang maakt. De uiteinden worden breder gemaakt. De Weg naar Rhijnauwen wordt onder het viaduct daardoor breder en veiliger. Aan de andere kant van het water komt ruimte voor een hellende oever naast het jaagpad in plaats van de rechte wand die het nu is. Aan beide zijden komt betere verlichting, aan de kant van het jaagpad is dit vleermuisvriendelijke verlichting. De viaducten bij de Uithof worden aangepast; de wanden worden zo recht mogelijk gezet om extra ruimte onder het viaduct te creëren. Ook hier wordt met licht en kleur de kwaliteit van de onderdoorgang versterkt.
ZWE-01003	1	Geboren in 1917 heb ik NL zien veranderen. We werkten voor onszelf en de welvaart van nu. Die loopt hier en daar erg uit de hand. Als voormalig stuurman op de grote vaart zeg ik: niet méér asfalt, maar snelle draagvleugelboten.	Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer, hoofdstuk 8.
ZWE-01005	7	Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de destijds dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.	Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is, zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.
ZWE-01006	7	Door de verkeersaantrekkende werking van dit project wordt tot ver buiten het projectgebied de stikstofdepositie verhoogd. Dat is schadelijk voor de natuur, en bovendien beperkt het direct of indirect de stikstof ruimte voor de landbouw. Wat betekent dat voor toch een belangrijke bedrijfstak in Nederland?	De effecten op Natura 2000-gebieden zijn in de passende beoordeling in beeld gebracht. Daarbij is (conform artikel 3 Regeling PAS) zowel gekeken naar effecten op stikstofgevoelige gebieden vanuit het nieuwe tracé als naar effecten vanuit wegdelen waar het verkeer als gevolg van het project Ring Utrecht substantieel toeneemt (zogenaamde verkeersaantrekkende werking). Voor prioritaire projecten die betrekking hebben op een hoofdweg, zoals het project Ring Utrecht, is in artikel 2, tweede lid, onder a, Besluit grenswaarden PAS een grenswaarde vastgesteld van 3 kilometer aan weerszijden van de weg, gemeten vanaf het midden van de rijbaan. Deze grenswaarde houdt in dat alleen de effecten op een Natura 2000-gebied worden beoordeeld voor zover er binnen een

			<p>afstand van 3 kilometer vanaf de weg een Natura 2000-gebied met een voor stikstof gevoelig habitat is gelegen. In dat geval wordt alleen het effect van de stikstofdepositie beoordeeld die als gevolg van het project of de andere handeling neerkomt in een zone tot 3 kilometer vanaf de weg. In de gebiedsanalyses bij het PAS is per Natura 2000 gebied onderbouwd dat deze extra depositie niet leidt tot verslechtering van de kwaliteit van de voor stikstof gevoelige habitattypen en leefgebieden van soorten en dat de instandhoudingsdoelstellingen op termijn kunnen worden gerealiseerd.</p> <p>Ingevolge artikel 5 van de Regeling PAS is de ontwikkelingsruimte die het bevoegd gezag toedeelt in een toestemmingsbesluit gelijk aan de toename van de stikstofdepositie op een hectare van een voor stikstof gevoelig habitat in een Natura 2000-gebied die een project per kalenderjaar kan veroorzaken, uitgaande van het jaar waarin de depositie als gevolg van dat project of die andere handeling het hoogst is.</p> <p>Bij de toedeling van depositieruimte in het PAS wordt onderscheid gemaakt tussen segment 1 voor de prioritaire projecten en segment 2 voor de niet-prioritaire projecten. Het project Ring Utrecht behoort tot de eerste categorie (zie bijlage Regeling PAS). De agrarische sector tot de tweede. In principe zijn de twee segmenten gescheiden en hebben zij ieder een aandeel in de beschikbare depositieruimte. Bij elke actualisatie van de projectenlijst in segment 1 worden de gevolgen van de veranderingen voor de beschikbare ruimte in segment 2 (niet-prioritaire projecten) betrokken. Wanneer een bijstelling van de lijst met prioritaire projecten ertoe zou leiden dat er te weinig ontwikkelingsruimte beschikbaar is in segment 2, dan besluiten de bij het programma betrokken bestuursorganen of het programma al dan niet bijsturing behoeft. Op deze wijze is er dus een beschermingsmechanisme opgenomen in het PAS waardoor de door u veronderstelde nadelen voor de agrarische sector beperkt worden.'</p>
ZWE-01008	1	<p>Het valt mij op dat er goede alternatieven lijken te zijn om de filelast te verminderen tegen een fractie van de prijs. Bijvoorbeeld zes rijstroken binnen de bak en aanpassing van de maximumsnelheid naar 80 km per uur. Wanneer men merkt dat de doorstroming bij 80 km per uur verbetert, dan wennen de meeste automobilisten daar ook aan.</p>	<p>De maximumsnelheden op de A27 en A12 zijn vastgelegd in artikel 1.6 van het tracébesluit. Op dit moment zijn er geen plannen om daarna de snelheid te veranderen. Het is niet mogelijk om bepalingen in het tracébesluit op te nemen die toekomstige verkeersbesluiten onmogelijk maken. Het moet altijd mogelijk zijn om op basis van veranderde inzichten aanpassingen voor te stellen. Mocht een verandering later in overweging genomen worden, dan zal de daartoe bestemde wettelijke procedure worden doorlopen met de daarbij behorende mogelijkheden van bezwaar en beroep.</p> <p>Alternatieven met een maximumsnelheid van 80 km/uur op de hele Ring Utrecht zijn in de eerste fase van het project afgefallen. In juni 2010 is een motie in de Tweede Kamer gebracht waarin gevraagd werd 80 km/uur nader te bestuderen. Deze is door een meerderheid in de Tweede Kamer verworpen. In het tracébesluit is alleen een maximumsnelheid van 80 km/uur op de parallelrijbaan van de A12 in het project opgenomen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximumsnelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80 km/uur zijn niet nodig.</p>
ZWE-01009	1	<p>Niet effectief Files kosten tijd. Natuurlijk willen we dat vermijden, dus uw streven om dit reistijdsverlies zo veel mogelijk te beperken verdient bijval. Maar dan moeten natuurlijk wel de grootste knelpunten het allereerst aangepakt worden. En dat is nu precies waar uw beleid de fout in gaat. Want waar is dat reistijdverlies het grootst? Dat blijkt niet op de snelwegen te zijn; het verbreden daarvan heeft daardoor weinig effect. Nee, het grootste tijdsverlies vindt plaats in of rond de stad! Nu is de ruimte in en om de steden beperkt, dus wegbreiding is daar geen optie. Het is als bij een flessenhals: een bredere fles leidt alleen maar tot extra trage doorloop. Er is gelukkig een veel betere aanpak mogelijk: we moeten het fiets-verkeer en het openbaar vervoer sterk bevorderen. Er valt nog heel veel te verbeteren aan voorzieningen voor fietsers, en aan het (JV-)netwerk. En als we dat doen, zal het wegverkeer afnemen en zullen de files verminderen, zonder dat we de wegcapaciteit hoeven te verhogen. Bovendien genereert meer asfalt - zoals vele onderzoeken steeds weer aantonen - na</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen)</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging (2.3.1 niet verbreden maar inzetten op openbaar vervoer, parkeren en fietsmaatregelen).</p> <p>In de milieu-effectrapportage eerste fase is het effect van rekeningrijden onderzocht in het alternatief "De Kracht van Utrecht". Dit alternatief bleek onvoldoende probleemoplossend. Twee onafhankelijke commissies (de Commissie m.e.r. en de commissie Schoof) hebben geoordeeld dat de onderbouwing om dit alternatief af te laten vallen goed is en dat het proces zorgvuldig is uitgevoerd. Er is dus geen aanleiding om deze alternatieven opnieuw te onderzoeken. Zie Gids bij het proces van probleemverkenning naar ontwerp-tracébesluit (2005 – 2016).</p>

	<p>een korte gewenningsperiode alleen maar meer files. Mocht u toch bang blijven voor files, dan bestaat er een effectievere toekomst-vaste strategiemaatregel zonder extra asfalt: namelijk het rekening rijden. Zelfs de complete autolobby pleit daar voor.</p>	<p>Wanneer in het kader van een wegenproject op een effectieve wijze (daar waar het echt nodig is) en efficiënte wijze (een slim en toekomstvast ontwerp) extra wegcapaciteit (extra asfalt) wordt toegevoegd, dan zorgt extra asfalt voor minder files. Zelfs met een toename van het verkeer als gevolg van het project, zal de filevorming met het project minder zijn dan zonder project. Omdat projecten altijd afgebakend zijn in ruimte, tijd en budget, zal de congestie niet geheel verdwijnen en kunnen in enkele gevallen ook nieuwe filelocaties ontstaan, meestal bij de projectgrenzen. Dit wordt in de planfase altijd inzichtelijk gemaakt. Zie het deelrapport Verkeer, hoofdstuk 8.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en noodzaak.</p> <p>Er zijn knelpunten op het onderliggend wegennet. Samen met de provincie de gemeenten is in dit project gestudeerd op de overgang tussen hoofdwegennet en onderliggend wegennet (zie ook hoofdstuk 6 deelrapport Verkeer). Op basis hiervan zijn de ontwerpen van de aansluitingen geoptimaliseerd. Ook erkennen de gemeenten en de provincie dat zij aan zet zijn om een aantal knelpunten te gaan oplossen. Hiervoor worden al studies gestart. Het project Ring Utrecht leidt per saldo tot een verbetering van de doorstroming van het onderliggend wegennet omdat verkeer weer de Ring Utrecht neemt in plaats van te gaan sluipen (zie hoofdstuk 8 van het deelrapport Verkeer).</p>
4	<p>Onnodig milieubelastend</p> <p>Door de verbreding van de A27 zal de automobiliteit toenemen. Dat geeft meer luchtvervuiling door roet, fijnstof, stikstofoxiden, bandenslijtage, remslijpsel en asfaltslijtage. De gevolgen voor de volksgezondheid zullen verergeren. Als de gekozen ontwerpssnelheid vergroot wordt naar 120 km per uur zal dit nog erger worden. Door te gaan voor een maximum snelheid van 80 km per uur zal de luchtverontreiniging afnemen. Dit is erg belangrijk omdat de luchtkwaliteit in het Utrechtse niet aan de normen voldoet, en al helemaal niet aan De WHO normen. Als de maximum snelheid naar 80 gaat is verbreding niet meer nodig. Dan zal de luchtkwaliteit in en om Utrecht nog meer verbeteren door afname van de roetuitstoot.</p> <p>Trouwens ook de milieubelasting ten gevolge van het grondstoffen- en energiegebruik die de productie van de benodigde materialen en de uitvoeringswerkzaamheden met zich meebrengen, rechtvaardigen een kritische houding ten aanzien van extra asfalt.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6.1 Luchtkwaliteit en gezondheid en paragraaf 2.5.13 geluid en gezondheid.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.3 Alternatievenafweging, (2.3.4 80 km/uur).</p> <p>U stelt een verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen voor door de verhoging naar 130 km/u terug te draaien en een limiet van 80 of 90 km/u op ringwegen in te stellen. Dit voorstel is niet in lijn met het kabinetsbeleid. Daarin is bepalend of de EU-grenswaarden worden gehaald. Daarnaast is het effect op de concentraties vervuilende stoffen van een snelheidsverlaging direct langs de weg beperkt. Naarmate de afstand tot de snelweg toeneemt, is dit effect bijna te verwaarlozen. Een verlaging van de snelheid zal dan ook maar een zeer beperkt effect hebben op het verbeteren van de gezondheid van bewoners in de grote steden. Een groter effect op de gezondheid van inwoners van de grote steden heeft het aanpakken van de gemeentelijke knelpunten, die vooral verder binnenstedelijk liggen.</p> <p>Het project Ring Utrecht voldoet nu en na de realisatie aan de Europese normen. De maximum snelheid is vastgesteld op 100 km/uur. Extra maatregelen zoals een snelheidsverlaging van 80km/uur zijn niet nodig.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.6 Luchtkwaliteit.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.4 verkeer (verkeersaantrekkende werking).</p> <p>In hoofdstuk 8 van de milieu-effectrapportage worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit specifiek weergegeven. Het effect van het project is gering en voldoet ruim aan de Europese normen. In de milieu-effectrapportage hoofdstuk 8 wordt tevens aangegeven dat in de huidige situatie de PM_{2,5} concentratie maximaal 17 u/m³ is en zal afnemen naar maximaal 13 u/m³ in 2030. Deze maximale concentratie in 2030 ligt dichtbij de WHO streefnorm van 10 u/m³. Ten opzichte van de huidige situatie is sprake van een afname, vanwege de afname van de achtergrondconcentraties door de NSL maatregelen. Het project is opgenomen in het landelijk luchtprogramma NSL. Binnen het NSL worden maatregelen getroffen om aan de Europese normen van fijn stof te voldoen.</p>
5	<p>Kwetsbare en onvervangbare waarden in het geding</p> <p>Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde, met vele eeuwenoude bomen. Die</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p>

	<p>zijn onvervangbaar. U mag dan ook niet veronderstellen of ons voorspiegelen dat ze elders worden vervangen. In 1980 hebben de Vrienden van Amelisweerd bij de rechter afgedwongen dat het landgoed zoveel mogelijk gespaard zou gaan worden. Daarom is toen gekozen voor een ruimte besparende betonnen bak met verticale wanden. Door de bak alsnog breder te maken gaat u aan de uitspraak van de rechter voorbij. Daarnaast zullen de werkzaamheden rond de bak door Nieuw-Amelisweerd - bijvoorbeeld door lekraken van het folie of plaatsing van bentonietwanden - tot veranderingen leiden in de grondwaterstand en -stromingen met mogelijk fatale gevolgen voor de bomen aldaar. Zowel vernatting als verdroging zal de oorzaak zijn van sterfte van de eeuwenoude bomen. U mag dit risico niet nemen. U zult in het TB moeten opnemen welke maatregelen u neemt om te garanderen dat dit niet gaat gebeuren.</p>	<p>De uitspraak waaraan u in uw zienswijze refereert, is de uitspraak van de Kroon van 24 december 1980. Daarin is uitgesproken dat goedkeuring werd onthouden aan het bestemmingsplan Maarschalkerweerd. In dit bestemmingsplan werd onder meer de aanleg van de A27 planologisch mogelijk gemaakt. Gelet op bezwaren van de Aktie Amelisweerd, was de Kroon van oordeel dat de bestemming weggebonden groen ter hoogte van het bos Amelisweerd niet voor goedkeuring in aanmerking kwam, voor zover deze bestemming niet benodigd was voor de bak-constructie. De A27 is dan ook ter hoogte van Amelisweerd in een bak-constructie aangelegd, waarmee aan deze uitspraak gevolg is gegeven. Uit het thans voorliggende ontwerp-tracébesluit met bijlagen en uit het bijbehorende milieu-effectrapportage tweede fase, blijkt dat niet langer met de huidige bakconstructie kan worden volstaan, wanneer extra rijstroken moeten worden toegevoegd en weefbewegingen moeten worden verminderd. Dit geldt des te meer wanneer eisen van verkeersveiligheid worden meegenomen. Bovendien geldt dat met dit ontwerp-tracébesluit ten behoeve van de wegverbreding op de A27 nieuwe bestemmingen zullen worden vastgesteld, die in de plaats zullen treden van de thans geldende planologische voorschriften.</p>
7	<p>Onvolledig Maar de gevolgen reiken verder. Tijdens de werkzaamheden wordt het grondwater verpompt. Dat leidt mogelijk tot verzakkingen in Lunetten. Dit is niet in kaart gebracht. Erger nog wordt het indien bij de werkzaamheden het folie beschadigt. Gegeven de gebrekkige economische onderbouwing van het project zult u met mij de conclusie delen dat het project Nederland vooral schaadt. Hoewel u een aantal technieken om het folie intact te laten heeft onderzocht, geeft u geen berekening van de kans op en de gevolgen van beschadiging ervan. Er is een groot uitvoeringsrisico en dat dient dan ook in kaart te worden gebracht in het ontwerp-tracébesluit, zodat het eerlijk kan worden meegewogen bij het uiteindelijke besluit over dit plan. Door trillingen in de bodem ten gevolge van de werkzaamheden kunnen ernstige schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. U vindt dat de aannemer dat maar moet voorkomen, maar Rijkswaterstaat is natuurlijk eindverantwoordelijk. Het OTB schiet in dezen ernstig tekort. Ook op dit punt ben ik van mening dat uitvoering van het voorgenomen tracébesluit pas aan de orde kan zijn als u goede voorzieningen heeft getroffen voor schadeafhandeling. Maar die ontbreken tot nu toe. In combinatie met alle andere bezwaren is het daarom onverantwoord aan dit project te beginnen. Ik zou zeggen, leg op zijn minst eerst een beter uitgewerkt OTB voor.</p>	<p>Er bestaat een kans dat door werkzaamheden aan de Ring Utrecht schade ontstaat aan eigendommen van derden. Aan de hand van de voorgenomen werkzaamheden wordt een invloedsgebied in kaart gebracht. Binnen dit gebied worden – vóór aanvang van de werkzaamheden – bouwkundige vooropnamen uitgevoerd aan objecten, installaties of landbouwgronden. De vooropnamerapporten worden aan de eigenaren verstrekt en gebruikt om te beoordelen of er een verband bestaat tussen schade en de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Aangewezen objecten, installaties of landbouwgronden zullen worden gemonitord tijdens de werkzaamheden aan de Ring Utrecht. Indien er volgens een benadeelde schade is ontstaan als gevolg van de werkzaamheden dan kan deze een verzoek om schadevergoeding indienen.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (2.11.5 werken in de folieconstructie bij Amelisweerd).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p>
8	<p>Achterhaald Aan alle kanten is te zien dat de economie minder groeit; dat mensen meer thuiswerk' doen; dat er meer flexwerk is; dat we minder fossiel gaan en in toenemende mate gebruik maken van deelauto's Kortom: uw gigantische wegoperatie lijkt hopeloos verouderd en in geen 100 jaar terug te verdienen. Er zijn zinvoller en duurzamer manieren om werkgelegenheid en economie te stimuleren.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 Nut en Noodzaak (2.2.2 toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.2 nut en noodzaak, (2.2.1 verkeersprognoses en 2.2.2 gebruik toekomstscenario's).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.12 Procedure en wettelijk kader.</p> <p>Het project Ring Utrecht beoogt verkeers- en leefbaarheidsknelpunten aan te pakken en niet om de werkgelegenheid en economie te stimuleren. Dat kan overigens wel een gunstig bijeffect zijn. Bij aanvang van de effectberekeningen in het kader van de ontwerp-tracébesluit/milieu-effectrapportage Ring Utrecht in 2015 zijn de meest recente inzichten van dat moment gehanteerd. De landelijke toekomstscenario's van het CPB zoals verwerkt in het regionaal verkeersprognosemodel NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn toegepast. Zie ook de reactie van de Commissie m.e.r..</p>
ZWE-01010	<p>9 Het oostelijk deel van de spoorwegdriehoek ten noorden van Station Lunetten zal in gebruik worden genomen als werkterrein. Tot op heden broedt hier elk jaar een stel kieviten, een soort die momenteel nog niet op de rode lijst staat, maar -met de huidige dalende trend- ten tijde van de aanleg waarschijnlijk wel.</p>	<p>Over het hele tracé is onderzocht welke beschermde flora en fauna daar aanwezig zijn, welke functie het gebied voor deze soorten heeft en wat voor gevolgen de verbreding van de weg heeft. De werkzaamheden aan de Ring Utrecht zullen uitgevoerd worden binnen de wettelijke kaders. De Flora- en faunawet (Ff-wet) beschermt broedende vogels en nesten van sommige vogelsoorten zijn het jaarrond beschermd. De kievit mag tijdens het broeden niet worden verstoord, een jaarrond beschermd nest heeft de kievit niet. Kort voor de daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden zal nogmaals onderzocht worden of deze soort hier broedt. Indien dat het geval is,</p>

			zal met de uitvoeringstermijn van het werk rekening worden gehouden met het broedseizoen. Op grond van de Ff-wet geldt voor de kievit geen compensatieplicht.
ZWE-01011	1	<p>Nut en noodzaak</p> <p>Allereerst onderschrijft de Gemeente Bunnik de algemene vraag die door de Provincie Utrecht en de Gemeente Utrecht in hun zienswijzen naar voren komt. Ons inziens is het van groot belang dat nut en noodzaak, en dus het maatschappelijk rendement van de voorziene investering van 1,2 miljard, aangetoond wordt op basis van de meest recente inzichten en trends. De signalen die recent onder andere vanuit het CPB naar buiten komen maken het wenselijk om op dat punt een actueel en helder beeld te formuleren. Een beeld dat ook een grote mate van toekomstbestendigheid moet hebben.</p> <p>Wij vragen u derhalve om een helder antwoord op die vraag.</p>	<p>Aan uw verzoek is voldaan door het opstellen van de gevoeligheidsanalyse WLO scenario's die als bijlage bij de Nota van Antwoord is toegevoegd.</p>
	2	<p>Effect op de landgoederen</p> <p>Ten aanzien van de compensatie die in het vervolgetraject mogelijk aan de orde komt vragen wij uw aandacht voor het volgende. Wij constateren dat het project een groot, negatief effect heeft op het fraaie landgoed Amelisweerd.</p> <p>Dit gebied als samenhangende entiteit is als groen uitloopgebied van eminent belang voor de regio en daarmee ook voor Bunnik. De aantasting door de verbreding van de A27 heeft in termen van beleving en gebruikscapaciteit betekenis voor het totale gebied. De Gemeente Bunnik vindt het dan ook wenselijk om de compensatiemaatregelen in samenspraak met de bestuurlijke gebiedspartners (provincie en gemeenten) zo in te vullen dat de totale maatschappelijke waarde van het gebied minimaal gelijk blijft. Dat betekent dat wij u vragen om bij de compensatie nadrukkelijk en ruimhartig te zoeken naar mogelijkheden om de gebruikskwaliteit van het landgoed in kwantitatieve en kwalitatieve zin te vergroten. Dit kan onder andere door perifere gebieden direct grenzend aan het landgoed te betrekken en daarmee de functie als uitloopgebied te versterken.</p>	<p>Voor de inpassing van de Ring Utrecht geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop deze behouden kunnen blijven en nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. In de ontwikkeling van Ring Utrecht is het ruimtebeslag op waardevolle en/of beschermde natuurwaarden zoveel mogelijk beperkt. Het ruimtebeslag op het bos van Amelisweerd bedraagt 1-2% van de oppervlakte van het landgoed, de aangetaste natuur wordt ruimhartig gecompenseerd.</p> <p>Het project Ring Utrecht heeft onder meer als doelstelling de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig houden en waar mogelijk te verbeteren (zie de toelichting bij het tracébesluit). De natuurkwaliteit zien wij nadrukkelijk als onderdeel van de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom wordt het ruimtebeslag op de ecologische hoofdstructuur (EHS), met inbegrip van Amelisweerd, met de grootst mogelijke kwaliteitstoelage gecompenseerd.</p> <p>Compensatie van natuurwaarden vindt plaats binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving. Het ruimtebeslag dat het project legt op beschermde gebieden (ecologische hoofdstructuur = EHS) wordt gecompenseerd. Samen met regiopartijen (Provincie Utrecht, gemeenten, natuur beherende organisaties) is gezocht naar geschikte locaties voor de compensatie van EHS. Versteving van de bestaande EHS is daarbij een van de uitgangspunten geweest. EHS-compensatie vindt uitsluitend plaats op gronden die daarvoor in aanmerking komen zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013-2028. Dit betekent dat EHS-compensatie buiten de bestaande EHS (maar wel daaraan grenzend) en bij voorkeur binnen de zogenaamde groene contour plaatsvindt.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.(2.8.2 Amelisweerd)</p> <p>Voor de invulling van de compensatieopgave voor natuur is samen met de bestuurlijke gebiedspartners (Provincie Utrecht, gemeenten) en natuur beherende organisaties gezocht naar geschikte locaties. Versteving van de bestaande EHS is daarbij een van de uitgangspunten geweest. EHS-compensatie vindt bij voorkeur plaats op gronden die daarvoor in aanmerking komen zoals vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013-2028. Dit betekent dat EHS-compensatie buiten de bestaande EHS (maar wel daaraan grenzend) en bij voorkeur binnen de zgn. groene contour plaatsvindt.</p> <p>Compensatie van houtopstanden (bomen en struiken) onder de Boswet vindt eveneens plaats in samenspraak met de gebiedspartners.</p> <p>De geselecteerde EHS-compensatielocaties zijn gelegen aan de oostkant van de stad Utrecht. Een van de locaties - het 'bunkerperceel' - ligt aan de rand van het landgoed Amelisweerd (Oud-Amelisweerd). Daarmee wordt tegemoet gekomen aan de wens van inspreker om perifere gebieden direct grenzend aan het landgoed te betrekken en daarmee de functie als uitloopgebied te versterken. Inspreker is, samen met de andere bestuurlijke gebiedspartners, actief betrokken bij de planvorming voor inrichting van deze locatie.</p>

			<p>Ook over de inrichting van de overige EHS-compensatielocaties vindt afstemming met de bestuurlijke gebiedspartners plaats.</p> <p>De compensatie is nader uitgewerkt tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit, de conclusies zijn opgenomen in de Nota van Wijziging.</p>
	3	<p>Effect op verkeer en bereikbaarheid tijdens de werkzaamheden</p> <p>Uit de eerste verkenningen voor de uitvoering van de werkzaamheden blijkt dat de kans groot is dat de Koningsweg (N411) tussen Utrecht en Bunnik zes tot negen maanden zal worden afgesloten. Dat heeft ernstige nadelen voor alle vormen van transport en mobiliteit tussen Utrecht en Bunnik, waarbij wij denken aan de belangen van fiets-, bus- en agrarisch verkeer, alsmede aan de belangen van bewoners en ondernemingen langs de N411. Voor hen is de Koningsweg uitermate belangrijk en voorzien wij dat de afsluiting hinder en (voor de ondernemingen) schade zal veroorzaken.</p> <p>Wij willen dat u aantoont dat deze afsluiting onvermijdbaar is, en indien dit het geval zou zijn, in overleg en in samenspraak met de gemeente Bunnik, veilige alternatieve routes realiseert.</p> <p>Uitgangspunt voor onze gemeente is minimalisering van de overlast en compensatie van geleden schade.</p> <p>Daarbij stellen wij ons op het standpunt dat de route tussen Utrecht en Bunnik over de N411 voor fietsverkeer altijd veilig beschikbaar moet zijn.</p> <p>Wij voorzien tevens hinderlijke verschuivingen van verkeersroutes over daarvoor ongeschikte routes en wegen in en om de kern Bunnik. Wij willen daarom dat:</p> <p>de effecten van de tijdelijke afsluiting van de Koningsweg voor verkeerstromen binnen en bij Bunnik vooraf duidelijk worden gemaakt door middel van een modelstudie; zo nodig compenserende maatregelen worden getroffen; maximale inzet wordt gepleegd op een goede communicatie over de maatregelen met bewoners en belangenorganisaties en meer algemeen op weggebruikers.</p> <p>Tenslotte spreekt het voor ons voor zich dat de financiële gevolgen van deze maatregelen door uw organisatie worden gedragen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.10 Bouwschade en nadeelcompensatie.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p> <p>In de afgelopen en komende periode vindt in het kader van het MinderHinderplan intensief overleg plaats met de gemeente Bunnik en andere wegbeheerders over hoe de bereikbaarheid tijdens de werkzaamheden zo goed mogelijk geborgd kan worden. Deze intensieve samenwerking met de gemeente Bunnik over de verkeershinder op het hoofdwegennet (HWN) en het onderliggend wegennet (OWN) zal in het kader het MinderHinderplan, het KES-proces en de invulling van het gunningscriterium verkeershinder worden voortgezet.</p> <p>Het belang van de Koningsweg is in dit kader bij Rijkswaterstaat bekend en er wordt samen met alle wegbeheerders bekeken welke mogelijkheden er zijn om een langdurige afsluiting van de Koningsweg te voorkomen.</p> <p>In het algemene deel van de Nota van Antwoord wordt toegelicht hoe omgegaan wordt met verkeershinder tijdens de realisatie.</p>
ZWE-01012	9	<p>Amelisweerd is een kwetsbaar natuurgebied van hoge waarde. Bij het werken aan het folie gaat u daar de grondwaterstand veranderen. Dat is onacceptabel.</p>	<p>In het voorgaande is reeds antwoord gegeven op dit zienswijzepunt.</p> <p>Ter plaatse van de folie en bak bestaat de ondergrond uit een diep, goed doorlatend watervoerend pakket. Aangezien de situatie onder de folie niet veranderd worden ook hier ook geen wijzigingen verwacht in de grondwatersituatie. Er is nog geen keuze gemaakt voor de werkwijze voor het bouwen in de folie. Een van de werkwijzen gaat uit van een tijdelijke en lokale verlaging van de grondwaterdruk. Tijdens de verdere uitwerking en keuze van de bouwmethode ter plaatse van de bak en het folie is er nadrukkelijk aandacht voor effecten op het grondwater en daarmee de effecten op de omgeving. Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden zullen de grondwatereffecten gemonitord worden. Indien nodig worden (tijdelijke) mitigerende en compenserende maatregelen genomen.</p>
ZWE-01014	2	<p>Milieueffecten, Natuurcompensatie</p> <p>De wegverbreding gaat ten koste van een grote hoeveelheid groen. Het gaat om groen dat deel uitmaakt van de hoofdgroenstructuur van de gemeente, vooral ten westen van de A27, en de ecologische hoofdstructuur van de provincie, met name ten oosten van de A27.</p> <p>In het kader van de boswet dient in totaal 32,7 hectare bos gecompenseerd te worden. Hiervan wordt iets meer dan 7 hectare terug geplant binnen het plangebied van de ring Utrecht, waarvan een groot deel op het perceel van de voormalige stadskwekerij aan de Nieuwe Houtenseweg.</p> <p>De overige hectares die gecompenseerd moeten worden, worden nieuw aangeplant buiten het plangebied. De kwantiteit en kwaliteit van de stedelijke groenstructuur neemt hierdoor af. In Maarschalkerweerd verdwijnt een lange strook groen die onderdeel uitmaakt van de stedelijke groenstructuur. In de berekening van de compensatie-opgave is bovendien geen rekening gehouden met de compensatie van struiken en vlakgroen. Ik wil erop wijzen dat ook dit stedelijk groen in het kader van een goede ruimtelijke ordening gecompenseerd dient te worden.</p>	<p>Inspreker stelt dat slechts iets meer dan 7 hectare bos in het kader van de Boswetcompensatie wordt terug geplant binnen het plangebied van de Ring Utrecht. Dit is niet correct; de verwarring zit hem in de definitie van herplant en compensatie. Binnen het plangebied zal ruim 7 hectare bomen/bos (houtopstand) worden herplant (dat betekent terug geplant op exact de locatie waar de kap heeft plaatsgevonden) en daarnaast zal nog eens 38 hectare bomen/bos worden gecompenseerd, eveneens binnen het plangebied. In totaal wordt daarmee ruim 45 hectare bomen/bos terug geplant binnen het plangebied van de Ring Utrecht. Onder de Boswet vallen alle houtopstanden, dus ook struiken en vlakgroen, voor zover dit uit inheemse houtige opgaande begroeiing bestaat. Alle houtopstanden zijn in de berekening van de Boswet compensatie meegenomen.</p> <p>Door de wijzigingen tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit zijn deze getallen veranderd doordat er vanwege de optimalisaties minder gekapt hoeft te worden. De nieuwe cijfers zijn te vinden in de Nota van Wijziging behorende bij het tracébesluit.</p>

	<p>Voor de compensatie van de aantasting van de ecologische hoofdstructuur wordt ingezet op de locaties: Sandwijck, het bunkerperceel ten zuiden van Amelisweerd, landgoed Nienhof tussen Bunnik en Zeist en bij de Hoogekampse Plas tussen Groenekan en De Bilt. Er moet ongeveer 16 hectare gecompenseerd worden. Bij de inrichting van het bunkerperceel dient het oorspronkelijke landschap gerespecteerd te worden.</p>	<p>In de Boswet zijn geen bepalingen opgenomen ten aanzien van de compensatie van 'vlakgroen'. Ook de Algemene Plaatselijke Verordening van Utrecht 2014 vermeldt geen regels en bepalingen ten aanzien van het verwijderen van vlakgroen en de compensatie hiervan. In Artikel 4:6 Begripsbepalingen wordt geen definitie gegeven van vlakgroen.</p> <p>Voor het kappen/verwijderen van groen zal, voor zover dat valt onder de Algemene Plaatselijke Verordening van Utrecht 2014, vergunning worden aangevraagd. Herplant en compensatie van groen zal plaatsvinden op basis van de voorschriften en beperkingen die in de vergunning zullen zijn opgenomen.</p> <p>De omgeving van de Ring Utrecht zal net zo bos- en bomenrijk blijven als in de huidige situatie. Dit is zichtbaar op de kaarten bij het landschapsplan. De uitwerking van de groene verbinding naar Amelisweerd biedt mogelijk ook kansen om meer bomen terug te brengen binnen de stad. Dit zal tussen ontwerp-tracébesluit en tracébesluit onderzocht worden in samenspraak met de gemeente Utrecht.</p> <p>De compensatie van ecologische hoofdstructuur (EHS) vindt plaats in nauw overleg met betrokken overheden, natuur beherende instanties en omwonenden. Nadere uitwerking van de compensatie vindt plaats met respect voor het oorspronkelijke landschap.</p>
3	<p>Milieueffecten, Water</p> <p>In het deelrapport Water is als uitgangspunt gehanteerd dat compensatie van water zoveel mogelijk binnen de grenzen van het Ontwerp Tracébesluit plaatsvindt en zo veel mogelijk op in de nabijheid van het te dempen water. In principe kan ik instemmen met dit uitgangspunt, echter op sommige plekke leidt dit tot geforceerde oplossingen. Ik stel voor om het zoekgebied te verruimen naar buiten de grenzen van het Ontwerp Tracébesluit, maar wel binnen dezelfde peilgebieden. In de periode tot aan het Tracébesluit kunnen Rijkswaterstaat, HDSR en gemeente hier afspraken over maken. Ik wil hierbij alternatieve oplossingen onderzoeken voor de volgende maatregelen uit het landschapsplan: bermsloot Voorveldse Polder (1W7), watergang ATV Stadion (2W1), bermsloot Maarschalkerweerd (2W13), Kromme Rijn (2W14), Park de Koppel (3W4), Hoograven-Zuid (4W3). Op een aantal plaatsen gaat watercompensatie ten koste van bestaande wandelroutes, parkeerplaatsen en wegen. Het gaat hierbij o.a. om Maarschalkerweerd, de Enny Vredelaan, en de Sorbonnelaan/Princetonlaan. Ik ga er vanuit dat dit wordt gecompenseerd of dat in overleg met belanghebbenden een oplossing wordt gevonden.</p>	<p>Mede naar aanleiding van uw zienswijze is de concrete uitwerking van de watercompensatie op een aantal locaties aangepast, in overleg met de gemeente Utrecht en Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden. Op alle in de zienswijze genoemde locaties is, na overleg met gemeente en waterschap, een wijziging doorgevoerd. Zie voor een uitgebreide beschrijving van de wijzigingen de Nota van Wijziging bij het tracébesluit.</p>
4	<p>Effecten op bestaande gebieden en functies, Amelisweerd</p> <p>De recreatieve en cultuurhistorische betekenis van Amelisweerd voor de stad en de regio kan niet overschat worden. Na de aanleg van de A27 in de jaren '80 wordt Amelisweerd opnieuw geraakt door een wegverbreding. In de stad bestaat grote weerstand tegen een nieuwe aantasting van deze waardevolle landgoederen. Ik vraag dan ook nadrukkelijk om bij de uitwerking van alle inpassings- en compensatiemaatregelen in Amelisweerd de oorspronkelijke inrichting zoveel mogelijk te respecteren en het ruimtebeslag zoveel mogelijk te beperken. In dit licht gaat mijn voorkeur sterk uit naar een veiligheidsscherm met een geluidwerende functie in plaats van de landschapswal die is opgenomen in het landschapsplan. Hiermee kan het ruimtebeslag op Amelisweerd beperkt worden. Daarnaast is mijn voorstel om voor de watercompensatiemaatregelen bij de Kromme Rijn het plan van HDSR aan te houden.</p> <p>Vooruitlopend op de uitvoeringsfase vraag ik nu al aandacht voor het voorkomen of beperken van negatieve effecten op Amelisweerd als gevolg van de gekozen bouwmethode in de folieconstructie. Effecten op bestaande gebieden en functies, Nieuwe Hollandse Waterlinie en Limes</p> <p>De Nieuwe Hollandse Waterlinie en Limes zijn genomineerd om UNESCO werelderfgoed te worden. In het deelrapport Archeologie en Cultuurhistorie ontbreekt mijns inziens een gedegen analyse van de cultuurhistorische waarden en dan met name van de Waterlinie. In het Ontwerp Tracébesluit is geen ambitie geformuleerd ten aanzien van het toekomstige werelderfgoed. Er worden geen maatregelen voorgesteld om verstoringen door de eerdere aanleg van de snelweg te verbeteren. Ik verzoek om de periode tot aan het Tracébesluit te benutten om, in relatie tot andere voorstellen voor landschappelijke inpassing, passende maatregelen te formuleren.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.4 Limes).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie (2.7.3 Nieuwe Hollandse Waterlinie).</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.8 Natuur.(2.8.2 Amelisweerd)</p> <p>Tussen het ontwerp-tracébesluit en het tracébesluit is besloten de landschapswal te vervangen door een scherm met minder ruimtebeslag. Deze wijziging is opgenomen in de Nota van Wijziging. De toelichting is in de nota te vinden.</p> <p>Ook de genoemde wijziging op het gebied van watercompensatie is doorgevoerd in het tracébesluit, ook hier kunt u de wijziging en de toelichting vinden in de Nota van Wijziging. De watercompensatie wordt verplaatst naar de aanleg van natuurvriendelijke oevers verderop langs de Kromme Rijn.</p> <p>De recreatieve en cultuurhistorische waarde van Amelisweerd blijft behouden.</p>

6	<p>Effecten op bestaande gebieden en functies, Volkstuincomplex ATV Stadion De verbreding van de A27 gaat ten koste van een aantal volkstuinen op volkstuincomplex ATV Stadion. In overleg met gemeente, AVVN, en het bestuur van ATV Stadion is gekozen voor een taludoplossing. ATV Stadion heeft aangegeven zoveel mogelijk tuinen terug te willen brengen. Een voor de hand liggende locatie voor compensatie is de locatie waar op de OTB-kaart een watergang is ingetekend. Ik stel daarom voor om de watergang in het Tracébesluit elders te situeren, zodat deze ruimte beschikbaar komt voor volkstuinen.</p>	<p>Mede naar aanleiding van uw zienswijze is uw suggestie overgenomen waardoor in deze hoek ruimte ontstaat voor compensatie van volkstuinen. Zie verder de Nota van Wijziging.</p>
7	<p>Situatie tijdens de bouw, Bereikbaarheid autoverkeer Mobiliteitsmanagement is één van de maatregelen om de effecten tijdens de uitvoeringsfase te beperken. De gemeente pleit voor een goed OV-alternatief tijdens de werkzaamheden aan de A27/A12/A28 om de regio bereikbaar te houden en gaat daarover graag in gesprek met Rijk en provincie als betrokken overheden en de OV-bedrijven die door hen worden aangestuurd. Als gevolg van congestie op de snelwegen tijdens de werkzaamheden, zal de verkeersdruk op het onderliggend wegennet toenemen. Bij het gezamenlijk opstellen van het minder hinder plan, wil ik inzicht krijgen in de precieze effecten en maatregelen op het onderliggend wegennet. Situatie tijdens de bouw, Bereikbaarheid langzaam verkeer De aandacht in het MER gaat voornamelijk uit naar het beperken van hinder voor automobilisten. Voor de bewoners en werknemers van de regio Utrecht is het beperken van hinder voor langzaam verkeer van groot belang. Voor langzaam verkeer moet, net als voor autoverkeer, het uitgangspunt gehanteerd worden dat de huidige langzaam verkeer verbindingen beschikbaar blijven, behoudens kortdurende en incidentele situaties. Situatie tijdens de bouw, Geluidsschermen A12 De gemeente heeft in de Bestuurlijke Stuurgroep meerdere keren aangegeven dat de geluidsschermen langs de A12 zo snel mogelijk na de start van de uitvoering geplaatst moeten worden. De bewoners van met name Hoograven en Kanaleneiland worden al jaren geconfronteerd met een onacceptabele geluidbelasting. De snelle plaatsing van de geluidsschermen dient opgenomen te worden in het Tracébesluit en als eis worden meegegeven in de aanbesteding. Langs delen van de A12 zijn nu reeds geluidsschermen aanwezig. De periode tussen realisatie van nieuwe schermen en de sloop van bestaande geluidsschermen dient zo kort mogelijk te zijn. Situatie tijdens de bouw, Hinder voor omwonenden In het MER wordt aangegeven dat tijdens de uitvoeringsfase te allen tijde zal worden voldaan aan de relevante wet- en regelgeving. Dit wordt vooral gerelateerd aan de bouwhinder langs het tracé. Ik wil de scope van bouwhinder verbreden naar hinder voor omwonenden langs de alternatieve routes via het onderliggend wegennet. Door een toename van verkeer op het onderliggend wegennet komt de leefbaarheid verder onder druk te staan. Vanwege de lange uitvoeringsperiode is het wenselijk om ook voor dit aspect mitigerende maatregelen te nemen.</p>	<p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (hinder tijdens de uitvoering).</p> <p>De wens om de geluidsschermen als eerste te plaatsen is een begrijpelijke, als de geluidsschermen snel geplaatst zijn wordt de beoogde geluidreductie snel bereikt én kan een deel van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden voorkomen worden.</p> <p>De bouw van de schermen kan echter niet los worden gezien van de verbreding van de weg. Het is immers mogelijk dat de grond waar het scherm moet komen te staan tijdelijk voor andere doelen gebruikt moet worden. De bouwvolgorde van alle onderdelen van het project Ring Utrecht is zo complex, dat nu niet kan worden toegezegd dat de schermen het eerst gebouwd zullen worden.</p> <p>Rijkswaterstaat zal deze wens in de aanbestedingsfase aan de aannemers kenbaar maken en nagaan of het tot de mogelijkheden behoort. De schermen worden alleen transparant uitgevoerd langs een deel van de A12, vanaf de Galecopperbrug tot het Merwedekanaal , In het landschapsplan staat aangegeven hoe de afweging plaatsgevonden heeft over de vormgeving en de landschappelijke impact van de schermen.</p> <p>Zie voor beantwoording van uw reactie het algemeen deel van de Nota van Antwoord, paragraaf 2.11 Aanbestedings- en uitvoeringsfase (verkeershinder).</p>