



Aan: Commissie voor de milieueffectrapportage
Arthur van Schendelstraat 760
3511 MK UTRECHT
info@commissierner.nl
Betreft: Advies A27/A12 Ring Utrecht

Utrecht, 3 maart 2020

Geachte Commissie,

De Kerngroep Ring Utrecht, samenwerkingsverband van Utrechtse milieu- en bewonersgroepen, heeft vanuit de berichtgeving op uw website vernomen dat Rijkswaterstaat een nieuwe adviesvraag bij u heeft neergelegd (toetsingsadvies) inzake een nieuw Tracébesluit Ring Utrecht. Ten behoeve van deze advisering willen wij graag nog een aantal zaken onder uw aandacht brengen. Dit betreft enerzijds nieuwe inzichten, feiten en ontwikkelingen ten opzichte van uw eerdere advisering in 2016 en anderzijds zaken waaraan naar onze mening in 2016 niet of onvoldoende aandacht is besteed. Hoewel het huidige adviesverzoek beperkt is tot de bouwmethode betogen wij hieronder dat er sinds het MER-advies over het nu vernietigde Tracébesluit zoveel veranderingen en ontwikkelingen zijn geweest dat een nieuw MER-advies over het nu voorgenomen Tracébesluit nodig is. Wij verzoeken u dan ook een geheel nieuw adviesvormingsproces in te gaan, gebruik makend van de informatie die wij hier inbrengen en, uiteraard, van wat nog wel overgenomen kan worden uit uw eerdere advies.

1. Bouwrisico's

Er kleven grote risico's aan de uitvoerbaarheid van het Tracébesluit voor zover het werkzaamheden bij de bak in Amelisweerd en binnen het folie ten zuiden van de bak betreft.

Bij de aanleg van de A27 door Amelisweerd begin jaren '80 zijn er twee technieken toegepast, omdat verlaging van de grondwaterstand door (langdurige) bemaling niet mogelijk was. De eerste techniek was het aanleggen van een folie met taluds nabij de spoorovergangen. De tweede een betonnen bak, d.m.v. onderwaterbeton en met verticale wanden om ter plaatse van het bos van Amelisweerd de waarde daarvan zo veel mogelijk te sparen. Deze overwegingen gelden nog steeds. Uitbreiding van beide constructies, met de beperkingen ten aanzien van de grondwaterstand zoals die golden bij de aanleg, lijkt ook met nieuwe mogelijke, in deze situatie onbeproeft, technieken zeer risicovol, zowel ten aanzien van de uitvoering (o.a. ecologische risico's t.g.v. sterk verlaagde waterstanden) als financieel.

Wij verzoeken u het risico op fouten bij de uitvoering van de werkzaamheden ook te betrekken in uw advies. Dat risico vormt immers een bedreiging voor het grondwaterniveau in Amelisweerd (onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland) met bijbehorende ecologische gevolgen, en de omliggende woonwijken, en voor de bereikbaarheid van heel Nederland. Vanwege deze risico's moet dit project ook beoordeeld worden door de Nationaal Coördinator Terrorisbestrijding en Veiligheid¹.

1 <https://www.rivm.nl/sites/default/files/2018-11/Nationaal%20Veiligheidsprofiel%202016.pdf>

Nationaal Veiligheidsprofiel 2016 / door het Analistennetwerk Nationale Veiligheid / RIVM 2016
Pag. 97: "Het thema Verstoring Vitale Infrastructuur verdient een speciale plaats binnen het NVP omdat verstoring van vitale infrastructuur zowel op zichzelf een bedreiging voor de nationale veiligheid kan vormen alsmede doordat de verstoring van vitale infrastructuur een versterkend effect kan hebben tijdens andere dreigingen zoals overstromingen of zware ongevallen. Verstoring van vitale infrastructuur is daarmee zowel een mogelijk bron van aantasting van de nationale veiligheid als een versterking van de impact (het effect) van andere situaties."

Naar onze mening is in uw vorig advies te weinig aandacht besteed aan de bouwriscico's. In uw aanvullend richtlijnen advies² wijst u enkele malen op de risico's. In de Slotbeschouwing Delphi team over de milieubeoordeling³ komen ze echter helemaal niet ter sprake. Rijkswaterstaat heeft nog aanvullend onderzoek gedaan of is daar nog mee bezig. We verzoeken u de nieuwe kennis en inzichten in uw advies te betrekken.

2. Alternatieven “binnen de bak”: “Suunta” en “Kracht van Utrecht”

De Kerngroep Ring Utrecht heeft een variant laten ontwikkelen die aan de doelen van het voorgenomen Tracébesluit tegemoet komt (voldoende doorstroming, verkeersveiligheid en verbeteren leefomgeving). Die zogenaamde “Suunta-variant” gaat uit van 2 maal 6 rijstroken binnen de bak door Amelisweerd, en pleegt daarmee een veel kleinere aanslag op het natuurgebied en het Natuurnetwerk Nederland. De bouwriscico's zijn ook veel kleiner dan in de voorkeursvariant van de minister, omdat niet getornd hoeft te worden aan de oorspronkelijke constructievormen. Ook leidt deze variant naar verwachting in de bouwfase tot een aanzienlijk lagere stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden dan het voorgenomen Tracébesluit. In een bijlage vindt u het rapport over deze variant. Wij zijn bereid desgewenst een nadere toelichting te geven op deze variant.

Rijkswaterstaat heeft een aantal bezwaren ten aanzien van de Suunta variant ingebracht. Een verdere onderbouwing dan een mening als “niet gewenst, zeer onwenselijk en minder veilig” wordt niet gegeven. De in de Suunta variant voorgestelde constructies, die Rijkswaterstaat niet gewenst acht, zijn echter op verscheidene plaatsen in de praktijk gebracht, zoals bij de nieuwe tunnel in Maastricht. De bezwaren lijken meer voort te komen uit de wens de Suunta variant te weerleggen dan uit de wens om mee te denken over een oplossing die minder ingrijpend is dan het voorkeursalternatief op vrijwel alle punten: stikstofuitstoot tijdens de aanleg, bouwriscico's, aanslag op het Natuurnetwerk Nederland en natuurlijk de bouwkosten.

De ontwikkelaar van die variant is Suunta, een Vlaams MER-geaccrediteerd ingenieursbureau. De Kerngroep Ring Utrecht heeft namelijk geen Nederlands bureau bereid gevonden om een alternatief voor het Voorkeursalternatief van de minister te ontwikkelen, en wel uit vrees voor belangenverstremming vanwege opdrachten van Rijkswaterstaat die ze hebben lopen of hebben uitgevoerd. Wij verzoeken u daarom nadrukkelijk om deze variant in uw advisering te betrekken.

In 2009 heeft het burgerinitiatief “Kracht van Utrecht” een andere benadering van het mobiliteitsprobleem in de regio Utrecht voorgesteld. Daarbij wordt autoverkeer minder gefaciliteerd, en veel meer ingezet op OV en fiets. De Tweede Kamer heeft in een motie de minister verzocht dit “KvU”-alternatief volwaardig mee te nemen in de MER tweede fase⁴. De minister heeft naar onze mening absoluut onvoldoende uitvoering aan gegeven⁵.

-
- 2 <https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p25/p2505/a2505arl.pdf>
Ring Utrecht, onderdeel A12/A27 / Aanvullend advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport / 7 april 2011 / rapportnummer 2505-49
 - 3 <https://www.commissiemer.nl/projectdocumenten/00000708.pdf>
Slotbeschouwing Delphi team over de milieubeoordeling bij evaluerend ontwerpen van de voorkeursvariant Ring Utrecht (februari 2012 – december 2013) d.d. 20 januari 2014
 - 4 <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31700-A-103.pdf>
Motie nummer 103 van het lid Vendrik, voorgesteld 30 juni 2009
Vergaderjaar 2008–2009 / 31 700 A / Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2009 / Nr. 103
 - 5 <https://www.parlementairemonitor.nl/9353000/1/j9vvij5epmj1ey0/vid85ui8izv>
Brief minister over hoe in de planstudie Ring Utrecht met het alternatief Kracht van Utrecht is omgegaan - Urgentieprogramma Randstad
Vergaderjaar 2009–2010 / 31 089 / Nr. 71 / 4 maart 2010
 - De motie Vendrik luidt “*verzoekt de regering «De Kracht van Utrecht» niet alleen toe te juichen, maar deze ook als volwaardig alternatief mee te nemen in de MER 2e fase*”.
 - De minister heeft geweigerd hieraan gehoor te geven: “*Naar aanleiding van de motie Vendrik (Kamerstuk 31 700 A, Nr. 103, 30 juni 2009) is de Kracht van Utrecht direct in de lopende MER 1e fase als volwaardig alternatief onderzocht.*”

In een eerder toetsingsadvies⁶ (2016) concludeerde u

In het MER voor fase 1 uit 2010 zijn de oplossingsrichtingen onderzocht om de bereikbaarheid van de regio Utrecht te vergroten. Dit is gedaan aan de hand van alternatieven waarbij maatregelen aan de Ring worden genomen en alternatieven gericht op maatregelen waarbij de Ring niet wordt aangepast (openbaar vervoer, prijsbeleid en mobiliteitsmanagement). Het MER toonde aan dat uitbreiding van de A27 op termijn onvermijdelijk is om de bereikbaarheid van de regio Utrecht via de weg te garanderen.

Deze conclusie was mede gebaseerd op Tabel 4.1 uit de Samenvatting MER 1e fase Ring Utrecht⁷. Het blijkt dat geen van de voorgestelde oplossingsrichtingen aan de Nomo-norm voldoet; ook dus het voorkeursalternatief niet. In de tabel wordt het aantal malen dat de Nomo-norm wordt overschreden als beleids criterium geïntroduceerd. Wij wijzen er echter op dat het tellen van overschrijdingen geen vastgesteld beleid is; het ligt veel meer in de rede om te streven naar een oplossing waarbij het reistijdverlies minimaal is. Reistijdverlies is immers een directe maat voor de (maatschappelijke/economische) schade door files. Het KvU-alternatief scoort op dat punt verreweg het beste.

Sinds uw advisering vier jaar geleden (en 10 jaar geleden t.a.v. MER fase 1) zijn er verscheidene nieuwe ontwikkelingen, die een nieuwe MER en bijbehorende beoordeling van alternatieven noodzakelijk maken:

- Investering in OV van 500 miljoen (afpraak november 2019)⁸. Het doel is om de genoemde OV-maatregelen voor 2030 te realiseren. Dit is ook de realisatiescope voor de Ring Utrecht. Investeringen in OV zullen een belangrijk deel van de bereikbaarheidsproblemen oplossen, waardoor minder forse ingrepen aan de Ring Utrecht nodig zijn. Een nieuw MER zal hierin inzicht moeten verschaffen. In dit verband wijzen we nog erop dat in eerdere verkeersstudies het effect van verbeteringen in het OV onderschat is⁹:

“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.”

Weliswaar schrijft de minister in 2013¹⁰: *“In de geactualiseerde modellen die inmiddels in gebruik zijn is dit probleem opgelost”*, maar dat blijkt niet uit de change-logs van het verkeersmodel, en is daarmee niet objectief verifieerbaar¹¹. Dat het probleem nog steeds bestaat blijkt ook uit het volgende punt.

- Succes van openbaar vervoer. In de Randstad is er een duidelijke maatschappelijke tendens naar mobiliteit per fiets en openbaar vervoer. Zie bijvoorbeeld een recent artikel in Trouw: *“Forenzen kiezen massaal voor lightrail: ‘Deze groei is niet voorzien’*¹². Het feit dat die groei niet voorzien is

o De minister schrijft tevens: *“Het onderzoek is uitgevoerd in samenspraak met de opstellers van de Kracht van Utrecht”*. Dit is incorrect: de opstellers van KvU zijn niet betrokken bij de uitwerking van KvU in de MER fase 1. Er zijn dan ook diverse punten in het bedoelde onderzoek ingebracht die niets met KvU van doen hebben.

6 <https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p25/p2505/a2505ts.pdf>
A27/A12 Ring Utrecht/ Toetsingsadvies over het milieueffectrapport / 24 augustus 2016 / projectnummer: 2505

7 <https://www.commissiemer.nl/projectdocumenten/00000707.pdf>
Samenvatting MER 1e fase Ring Utrecht / 17 augustus 2010

8 <https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/verkeer/openbaar-vervoer/investering-in-openbaar-vervoer/>
Investering in openbaar vervoer / afspraken gemaakt tijdens bestuurlijk overleg tussen Rijk en regio op 20 november 2019

9 <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2013D06105&did=2013D06105>
pag 6 / TNO-060-DTM-2012-01993A / Audit LMS en NRM / Syntheserapport / 29 juni 2012

10 https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2013Z02932&did=2013D06104
Vergaderjaar 2012–2013 / 31 305 Mobiliteitsbeleid / Nr. 203 / 13 februari 2013

11 De change-logs waren ingesloten bij de documenten die de Kerngroep kreeg na een WOB-verzoek.

12 <https://www.trouw.nl/economie/forenzen-kiezen-massaal-voor-lightrail-deze-groei-is-niet-voorzien~bc651b00>

duidt er ook op dat de elasticiteit van overstap van auto naar OV in het verkeersmodel nog steeds te klein is.

- Fiscale stimulering van de fiets^{13 14}.
- In hoeverre de diverse alternatieven al of niet aan de Nomo-norm voldoen (nog daargelaten dat het tellen van overschrijdingen niet een beleids criterium is) zou opnieuw beoordeeld moeten worden:
 - *Nieuwe verkeersscenario's* (WLO scenario's Hoog en Laag i.p.v. de eerder gehanteerde onrealistische scenario's GE en RC¹⁵). De beschikbaarheid van die nieuwe scenario's in 2015 werpt een nieuw licht op de effecten van de verschillende alternatieven (de verwachte verkeersontwikkeling is veel minder hoog). Bovendien, "Waar het landelijk verkeersmodel (LMS/NRM) uitgaat van een stevige groei van het autoverkeer van 17% (tussen 2010 en 2030) tot 31% (2050) voor heel Nederland (een toename van het aandeel in de modal split van 52% naar 53%, autobestuurder en autopassagier samen)"¹⁶ wijst recente monitoring uit dat het autoverkeer in de regio juist afneemt¹⁷. De modellen overschatten het autogebruik dus sterk. Deze nieuwe bevindingen maken het oude MER achterhaald.
 - *De 100 km/u maatregel in de dagperiode*. In een bijlage bij de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte wordt de Nomo-norm¹⁸ geherformuleerd:
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. De 100 km/u maatregel beïnvloedt de berekening van de Nomo-norm tweevoudig, beide resulterend in een kleinere overschrijding van de norm: enerzijds het "tellereffect": de maatregel leidt tot minder autoverkeer, en een verschuiving vanuit de avondspits naar na de spits (omdat de maatregel maar tot 19 uur gaat gelden); en anderzijds het "noemereffect": door de maatregel daalt de snelheid buiten de spits. Merk overigens op dat de norm nu spreekt van de "gemiddelde reistijd in de spits". Het is dan ook niet gepast om de ochtend- en avondspits afzonderlijk te beoordelen. De juiste maat is de gemiddelde reistijd.
 - *Kilometerheffing*. Het is vrijwel zeker dat er in 2023 een kilometerheffing voor vrachtverkeer komt¹⁹. Het lijkt tevens onvermijdelijk dat er ook voor 2030 een vorm van beprijzing van het gebruik van de auto wordt ingevoerd. Als dit in een vorm van een spitsheffing gebeurt zal het spitsverkeer nog verder afnemen en de Nomo-norm nog minder worden overschreden.
- De Gemeente Utrecht ontmoedigt autogebruik²⁰. Verdringing van auto door (e-)fiets in stedelijke regio's is een onmiskenbare maatschappelijke tendens²¹. Meer algemeen gesteld: er is nog meer

13 <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/fiets/werkgevers-stimuleren-fietsgebruik-medewerkers>

14 <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/fiets/fiets-van-de-zaak>

15 https://www.wlo2015.nl/wp-content/uploads/PBL_2015_WLO_Bijsluiter_1771.pdf

Centraal Planbureau Planbureau voor de Leefomgeving / Bijsluiter bij de WLO-scenario's / Den Haag, 2015 / PBL-publicatienummer: 1771

16 <https://www.cvs-congres.nl/cvs-vorige-jaren/terugblik-cvs-2019> Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk, 21 en 22 november 2019, Leuven / Citaat uit paper nr. 100 "Op weg naar een trendbreuk of trendversnelling?", Robert van Leusden en Wouter van Mierlo

17 <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2019/06/04/mobiliteit-in-stedelijk-nederland>

Mobiliteit in stedelijk Nederland, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, juni 2019

Pag. 26 "In het stadsgewest Utrecht [...] is autogebruik van bestuurders en passagiers [...] ook het aandeel auto in de modal split gedaald."

18 <https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2012/03/13/structuurvisie-infrastructuur-en-ruimte/structuurvisie-infrastructuur-en-ruimte-4.pdf>

Pag. 122 / Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte / Maart 2012

19 <https://www.logistiek.nl/distributie/nieuws/2018/10/kilometerheffing-vrachtwagens-wordt-de-norm-in-eu-101165664?ga=2.16538550.1610313127.1582812043-1819478408.1569498497>

20 <https://omgevingsvisie.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/zz-omgevingsvisie/thematisch-beleid/verkeer-mobiliteit/2016-05-mobiliteitsplan-utrecht-2025-slimme-routes-slim-regelen-slim-bestemmen.pdf>

Mobiliteitsplan Utrecht 2025 / Gemeente Utrecht / Vastgesteld door de gemeenteraad op 26 mei 2016

21 <https://www.verkeersnet.nl/mobiliteit-en-ro/31991/overstappen-naar-e-bike-is-goed-voor-het-milieu/>

lokaal en regionaal mobiliteitsbeleid ontwikkeld sinds 2016 en dit zou toch ook meegenomen moeten worden in een nieuwe MER.

- Intussen is duidelijk dat ook het autoverkeer een bijdrage aan milieu- en klimaatmaatregelen zal moeten leveren²². Uit het rapport van de klimaatafel Mobiliteit²³ bijvoorbeeld citeren we enkele zinnen waarin gewezen wordt op de noodzaak tot beprijzing en verminderen van autogebruik:
 - Pag. 4 *Ook onder een nieuw stelsel moet iedereen die gebruik maakt van infrastructuur in redelijkheid bijdragen aan de kosten. Betalen naar gebruik levert volgens het PBL potentieel een bijdrage aan minder files en uitstoot.*
 - Pag. 6 *Verduurzaming personenmobiliteit (inclusief zakelijk reizen, OV en fiets) : 8 miljard zakelijke (auto)kilometers minder in 2030*
 - Pag. 6 *Naast een gedragsverandering in onze personenmobiliteit die moet leiden tot minder kilometers,*
 - Pag. 12 *route naar zo veel mogelijk emissieloos vervoer in 2030 (inclusief verminderen en veranderen).*

Niet ongenoemd willen we laten dat het verlagen van de maximum snelheid, naar 80 km/u. zeker aan twee van de drie doelstellingen van het Tracébesluit tegemoet komt (verkeersveiligheid en leefbaarheid), en waarschijnlijk ook de doorstroming voldoende verbetert. Deze maatregel kan nu al worden ingevoerd en zo kan snel bewezen worden of de doorstroming op orde komt. De minister heeft echter geweigerd deze maatregel in overweging te nemen, en wel omdat dat niet “het beleid” zou zijn²⁴. Inmiddels hebben de stikstofcrisis en de Urgenda-klimaatzaak wel aangetoond dat dat beleid niet langer houdbaar is. Een maatregel als deze snelheidsverlaging, die een relatief groot positief effect op klimaat en milieu paart aan een relatief klein reistijdverlies (of zelfs reistijdwinst), mag niet langer buiten beschouwing blijven.

Wij zijn dan ook van mening dat deze nieuwe ontwikkelingen en overige ontwikkelingen sinds het vorige MER een nieuwe MER met bijbehorende beoordelingen noodzakelijk maken, waarin zowel de Suunta als de KvU-variant en snelheidsmaatregelen volwaardig in de afweging worden betrokken²⁵. Wij wijzen er in dit verband op dat de MER 1^e fase, waarin afwegingen m.b.t. alternatieven zijn gemaakt, al uit 2010 stamt en in het licht van het voorgaande sterk verouderd is.

3. Andere nieuwe ontwikkelingen

Naast de hierboven genoemde ontwikkelingen zijn er sinds uw vorige advisering nog andere, die vragen om een geheel nieuwe belangenafweging, waarvoor naar onze mening tevens een nieuwe MER moet worden gemaakt. Uiteraard kan informatie uit vorige MER-en, voor zover nog toepasbaar, hiervoor wel gebruikt worden. Wij wijzen op de volgende zaken:

22 <https://www.rivm.nl/sites/default/files/2019-11/presentatie%20stikstof%208%20nov%202019.pdf>
Verkenning maatregelen stikstofdepositie / Els van Schie Kees van Luijk RIVM Milieu & Veiligheid / sheets tbv bespreking 8 november 2019

23 <https://www.klimaataakkoord.nl/binaries/klimaataakkoord/documenten/publicaties/2019/06/28/klimaataakkoord-hoofdstuk-mobiliteit/klimaataakkoord-c2+Mobiliteit.pdf>
Klimaataakkoord C2 Mobiliteit / 28 juni 2019

24 <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2012Z16469&did=2013D17155>
Vergaderjaar 2012–2013 / 33 400A / nr 93 / Verslag van een Notaoverleg, vastgesteld 11 april 2013.
Citaat: “Het breder maken van het 80-kilometergebied is wat mij betreft onwenselijk gezien het feit dat we met het snelheden-beleid precies de andere kant op gaan.”

25 Wij kunnen ons ook voorstellen dat een combinatie van de Suunta variant (die uitgaat van hetzelfde verkeersaanbod als het voorkeursalternatief) en de KvU-variant (die uitgaat van meer OV en fiets en spreiding van verkeer) ook kan leiden tot een kansrijke variant die aan de doelstellingen van het MER voldoet.

- Beschikbaarheid van de Suunta variant, zie hiervoor. Deze variant heeft veel nieuwe inzichten opgeleverd, o.a. dat met veel beperktere ingrepen de doelstellingen van het Tracébesluit ook kunnen worden gehaald.
- De uitspraak van de Raad van State omtrent de PAS, zie ook hierna.
- Verouderde ecologische inventarisatie (de vorige rapportage stamt uit 2016).

4. Stikstof

Er circuleren momenteel nogal uiteenlopende schattingen van de bijdrage van verkeer aan stikstofdepositie. Maar zelfs in de lage schattingen blijkt het voorgenomen Tracébesluit nog tot significante toename van de depositie op verscheidene habitattypen te leiden die zich in een ongunstige staat van instandhouding bevinden, waaronder ook prioritair habitattypen. Dit betekent dat realisatie van het Tracébesluit alleen mogelijk is als er sprake is van Dwingende redenen van openbaar belang en bij ontstentenis van Alternatieven (de zgn. ADC toets). Het MER dient hier nadrukkelijk antwoord op te geven. In het licht van het voorgaande zijn wij niet overtuigd van de dwingende reden van openbaar belang voor deze zeer ingrijpende variant t.o.v. veel minder ingrijpende varianten. Daarnaast zijn volgens ons alternatieven waarbij een minder forse ingreep nodig is onvoldoende onderzocht, zoals hiervoor is aangegeven. De extra emissie tijdens de bouwwerkzaamheden gedurende 6 tot 8 jaar zal ook aandacht moeten krijgen. Het gaat dan om de effecten van omrijden bij al of niet gedeeltelijke wegafzettingen, en om de uitstoot door bouwmachines. De laatste is volgens recente berichtgeving niet verwaarloosbaar (zie *“‘Vergeten’ diesels blijken ernstige vervuilers”*²⁶). In het vorige MER is hier niet of nauwelijks aandacht aan besteed.

De vraag rijst in hoeverre compensatie gevonden kan worden, zeker als op plaatsen waar die compensatie gerealiseerd moet gaan worden de stikstofbelasting naar verwachting ook te hoog zal zijn voor een gunstige staat van instandhouding. Ook zijn er habitattypen die verhoogde depositie onderkennen t.g.v. van het Tracébesluit, zoals bijv. 'oude eikenbossen' op de Veluwe, waarvoor compensatie lastig zal worden.

We gaan ervan uit dat u dit in uw adviesvorming zult betrekken. Voor zover in uw advies ingaat op de bruikbaarheid van de “ADC-toets” voor het Tracébesluit vragen we u ook de alternatieven “Binnen de bak” (Suunta en Kracht van Utrecht of een combinatie daarvan) in beschouwing te nemen. Ook dit aspect onderstreept daarmee de noodzaak van een nieuwe MER en bijbehorende afweging.

5. Klimaat en biodiversiteit

Wij gaan ervan uit dat u in uw advies aandacht aan de klimaatgevolgen van dit project, evenals effecten op de biodiversiteit, zult geven, een en ander in lijn met de Europese richtlijnen voor milieueffectrapportages²⁷. Met nadruk wijzen we erop dat dit ook speelt tijdens de aanleg, vanwege het risico op verandering van de grondwaterstand en vanwege stikstof- en broeikasgasemissies.

Voor vragen of nadere toelichting op deze brief kunt u contact opnemen met ondergetekenden.

Met vriendelijke groet,

Gerard Cats, via kru@stopverbreidingringutrecht.nl
 Jos Kloppenborg

Bijlage:

“Suunta rapport” Verkeerskundig ontwerp onderzoek A27 Knooppunt Lunetten – knooppunt Rijnsweerd.

26 <https://www.volkskrant.nl/nieuws-achtergrond/vergeten-diesels-blijken-ernstige-vervuilers~b43e2f1c/>

27 <https://commissiemer.nl/onze-diensten/wetgeving-en-mer/europese-wetgeving>