

Bijlage voor nader onderzoek in MER tweede fase

- 1) De omgevingsdoelstelling uit de richtlijnen voor de MER eerste fase heeft in de MER eerste fase weinig aandacht gekregen. Dit is geconstateerd door de commissie m.e.r. en in haar advies over de MER eerste fase opgenomen. De omgevingsdoelstelling houdt een verbetering van de leefbaarheid in (zoals luchtkwaliteit, geluid, gezondheid, behoud natuurwaarden) ten opzichte van de huidige situatie. Voor de bewoners van de woonwijken in de buurt van de Ring Utrecht zijn de volgende punten rond de omgevingsdoelstelling belangrijk:
 - het opnemen van de omgevingsdoelstelling in de richtlijnen MER 2e fase
 - duidelijk maken in de MER 2e fase op welke manieren er daadwerkelijk verbetering van de leefbaarheid kan worden bereikt
 - deze verbetering dient niet te worden gebaseerd op verwachtingen van algemene (en onzekere) aard, zoals verwachtingen ten aanzien van de ontwikkeling van schonere motoren, maar
 - de verbetering van het leefklimaat dient te worden gerealiseerd door maatregelen binnen het project zelf

Het bovenstaande betekent tevens dat in de MER tweede fase niet alleen de verkeer- en milieusituatie in 2020, maar ook die in 2010 in beeld gebracht dient te worden, als eenduidig startpunt voor de doelstelling van verbetering.

- 2) Voor de bewoners is het van groot belang dat de nieuwste wetenschappelijke inzichten en ontwikkelingen ten aanzien van effecten van geluid en luchtmissies in de MER tweede fase worden gebruikt. Voor fijnstof geldt dat naast de PM_{10} ook de $PM_{2,5}$ en de $PM_{0,1}$ concentraties moeten worden berekend in verschillende varianten en mitigerende maatregelen. Deze fijnere deeltjes zijn negatiever voor de gezondheid zijn en worden voor een groot deel door verkeer veroorzaakt. Daarbij moet de totale immissie worden bepaald inclusief achtergrondconcentraties, die mogelijk in de toekomst gaan stijgen door bijvoorbeeld hogere verkeerssnelheden (130 km/h). Ook is het van belang dat de MER inzicht geeft in de gezondheidseffecten van blootstelling ook onder grenswaarden of normconcentraties van geluid en verschillende stoffen. Immers, ook onder de norm blijven gezondheidseffecten optreden. Daarover is intussen voldoende bekend om deze effecten te kunnen kwantificeren. Recent Deens onderzoek¹ heeft bijvoorbeeld laten zien hoe schadelijk lawaai is.
- 3) De commissie m.e.r. heeft geconstateerd dat de varianten met ondertunneling of overkapping in de MER eerste fase weinig onderbouwd aan de kant zijn geschoven en heeft nader onderzoek naar deze mogelijkheden aanbevolen in de MER tweede fase, waarbij zij naar de adviezen van de Rijksadviseurs heeft verwezen. Voor de bewoners langs de Ring Utrecht is de optie van (gedeeltelijke) ondertunneling of overkapping een goede kandidaat om de leefbaarheid binnen het project daadwerkelijk te verbeteren. Serieus onderzoek naar deze optie is in de MER tweede fase daarom van groot belang. Voor de betaalbaarheid van dergelijke ingrepen is nader onderzoek noodzakelijk naar de combinatie met ruimtelijke ontwikkeling of andere ontwikkelingen (b.v. energieproductie) dicht langs de weg.
- 4) Uit de MER eerste fase valt af te leiden dat het file probleem in de referentie variant 2020 zich op het weggedeelte Rijnsweerd-Lunetten vrijwel uitsluitend voordoet in de

¹ Sorensen M, *et al.*: "Road traffic noise and stroke: A prospective cohort study" European Heart Journal, 2011, <http://eurheartj.oxfordjournals.org/content/early/2011/01/08/eurheartj.ehq466.abstract>

richting van Rijnsweerd naar Lunetten (van noord naar zuid), waar in de referentie 2020 uitgegaan is van vier rijbanen. In de andere richting blijken nauwelijks problemen, waarbij in de referentie 2020 ervan uitgegaan is dat de spoedaanpak is uitgevoerd (dus zes rijbanen van zuid naar noord). Dat betekent dat het zeer wel mogelijk is dat met zes rijbanen van noord naar zuid een groot gedeelte van het probleem wordt opgelost. Het lijkt daarom goed mogelijk om zonder uitbreiding van de bak langs Lunetten en Amelisweerd het probleem voor een groot aantal jaren significant te verminderen. De MER tweede fase is daarom niet compleet zonder nader onderzoek naar de optie van zes banen in beide richtingen in het bestaande wegprofiel.

- 5) De commissie m.e.r. heeft geconstateerd dat er in de MER eerste fase geen rekening is gehouden met cumulatieve effecten, die de verschillende wegen (inclusief onderliggend wegennet) en spoorlijnen veroorzaken in de woonwijken in de buurt van de Ring Utrecht. Voor de werkelijke effecten en daarmee ook voor het bepalen van de daadwerkelijke verbetering van de leefbaarheid, is het voor de bewoners van groot belang dat de cumulatie van milieueffecten van alle infrastructuur geheel in beeld wordt gebracht. Dit is daarmee een aspect dat in de MER tweede fase absoluut nader uitgewerkt zal moeten worden.

Modellen hebben in het algemeen moeite met het berekenen van cumulatieve effecten. Veldmetingen van de werkelijke situatie nu en na afloop van het project moeten daarom ingezet worden om de modelresultaten realiteitsgehalte te geven.

Ook als de A12 niet wordt verbreed dienen de effecten van deze weg en de mogelijke mitigerende maatregelen mee onderzocht te worden (zie ook het project A12 Centraal).

- 6) De omwonenden van de Ring Utrecht zijn blij dat er geld gereserveerd is voor de 250 m overkapping. Wel vragen we ons af of het desbetreffende bedrag wellicht met meer positieve effecten op het gebied van geluid, luchtkwaliteit en gezondheid kan worden aangewend. In de MER eerste fase is daar geen onderzoek naar verricht. Het is daarom van belang dat in de MER tweede fase nader onderzocht wordt wat de optimale besteding is van het bedrag dat nu voor de 250 m overkapping gereserveerd is, waarbij gestreefd wordt naar maximale positieve milieueffecten in de woonwijken.
- 7) De commissie m.e.r. heeft geconstateerd dat in de MER eerste fase weinig aandacht is geschonken aan combinaties van alternatieven, terwijl daarvan wel goede mogelijkheden worden verwacht om tegelijkertijd het fileprobleem en de milieuproblemen te verminderen. Het is daarom van belang dat in de MER tweede fase combinaties van alternatieven, zoals wegalternatieven met elementen van de KvU en OV+++, nader worden onderzocht, met name om de negatieve milieueffecten van de wegalternatieven te verminderen. In de vergelijking van deze (en andere) alternatieven is ook de CO₂ emissie een steeds belangrijker wordend aspect, gezien de eisen die vanuit Europa op de vervoerssector af komen.
- 8) In de MER eerste fase is weinig aandacht geschonken aan de waarde van en de effecten op het lokale groen, landschap en stiltegebieden in en direct rondom de woonwijken. Voor de bewoners van de woonwijken in de buurt van de Ring Utrecht zijn het lokaal groen, landschap en stiltegebieden van groot belang voor de leefbaarheid. Deze waarden alsmede de effecten van de alternatieve ingrepen op het lokaal groen, landschap en stiltegebieden verdienen daarom in de MER tweede fase een prominente plaats.

- 9) In de MER eerste fase zijn soms (sub)varianten vanwege verwachte hoge kosten aan de kant geschoven, zonder nadere kosten/baten analyse. In de MER tweede fase dient het instrument van een volledige maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) te worden gebruikt, zodat niet alleen de kosten, maar ook de baten van (sub)varianten en mitigerende maatregelen duidelijk in beeld worden gebracht. Daarbij zal o.a. aandacht geschonken moeten worden aan zorgkosten en waarde van woningen ten gevolge van milieueffecten van wegverkeer (zie als voorbeeld MSR- Milieu Monitoring Stadsregio Rotterdam), alsmede aan waarde van natuur, landschap en stilte. Wellicht kan de commissie m.e.r. deze overwegingen opnemen in richtlijnen voor de op te stellen MKBA.
- 10) Verkeersberekeningen moeten met een consistente modelconfiguratie worden uitgevoerd, waarin onderlinge beïnvloeding van hoofd- en onderliggend wegennet mogelijk is. Zonder dit valt te verwachten dat de stad Utrecht onbereikbaar wordt, omdat het stedelijk wegennet de toename van het verkeer over het hoofdwegennet niet aan blijkt te kunnen. Hiervoor wordt verwezen naar een binnenkort uit te brengen rapport van Movares.

Het alternatief van de Kracht van Utrecht nader beschouwd

Beprijzing in Kracht van Utrecht 2.0

In het [eerste rapport](#) ging de Kracht van Utrecht nog uit van een platte kilometerheffing en een spitsheffing. Het kabinet Rutte heeft de platte kilometerheffing vervangen door een voornemen tot accijnsverhoging op brandstof en ziet af van een spitsheffing.

Inspelend op deze nieuwe politieke realiteit heeft de Kracht van Utrecht in zijn [tweede rapport](#) deze heffingen vervangen door een "leefbaarheidsheffing", een tolheffing de stad in. Invoering van een dergelijke heffing lijkt in Nederland (in G4 verband?) goed haalbaar, en buitenlandse ervaringen vertellen dat automobilisten die heffing accepteren omdat ze de voordelen ervan inzien en ervaren. Berekeningen waarin deze heffing verwerkt is laten zien dat meer mensen dagelijks de stad Utrecht inreizen hoewel minder per auto. Utrecht wordt dus beter bereikbaar!

De rol van het alternatief van de Kracht van Utrecht in de MER tweede fase

Minister Eurlings heeft het alternatief van de Kracht van Utrecht terzijde geschoven met twee argumenten die beide hieronder weerlegd zullen worden. Dat alternatief kan dan ook volledig worden meegenomen in de tweede fase, in lijn met de door de Tweede Kamer aangenomen motie Vendrik (30 juni 2009). Een elegante manier om dit te bereiken is door dat alternatief aan te wijzen als "nul"- of "referentievariant". De richtlijnen voor de MER tweede fase zouden hierop moeten ingaan.

De twee argumenten die minister Eurlings gebruikt om het alternatief van de Kracht van Utrecht af te wijzen zijn:

1. Het zou niet probleemoplossend zijn
2. Het zou te duur zijn.

Hieronder laten we van beide zien dat ze niet valide zijn.

1. Probleemoplossend vermogen

In het Kracht van Utrecht alternatief blijft volgens de berekening waarop de minister zich heeft gebaseerd één knelpunt bestaan. Een knelpunt definieert hij als een plaats waar niet aan de streefnorm van de Nota Mobiliteit (de nomo-norm) wordt voldaan. Nu is een streefnorm per definitie niet een norm waaraan voldaan moet worden; het is een norm waarnaar gestreefd moet worden. Niet het behalen van een streefnorm maar het minimaliseren van de (maatschappelijke) kosten van files zou de juiste maat moeten zijn. Die kosten hangen direct samen met het aantal voertuigverliesuren. Omdat in het Kracht van Utrecht alternatief het aantal voertuigverliesuren aanzienlijk kleiner is dan in het voorkeursalternatief (VKA, de oostvariant) lost het Kracht van Utrecht alternatief het probleem veel beter op dan het VKA. Dat het Kracht van Utrecht alternatief zoveel beter scoort op dit punt dan het VKA, ondanks het blijven bestaan van één knelpunt, komt mede doordat de nomo-norm geen rekening houdt met de lengte van het traject waarover de file optreedt. Het ene knelpunt dat blijft bestaan in het Kracht van Utrecht alternatief betreft een kort traject. Het aantal voertuigverliesuren is daardoor klein. Ook het aantal minuten vertraging dat erdoor wordt veroorzaakt is klein (in de orde van een minuut, ten opzichte van de nomo-norm).

In bovenstaande zijn we uitgegaan van de juistheid van de berekeningen waarop de minister zich heeft gebaseerd. Daarop valt echter nogal wat af te dingen, in het bijzonder omdat die berekeningen geen samenhangende beschrijving van de effecten op hoofd- en onderliggend wegennet geven. Het valt te vrezen dat bij een juiste berekening het VKA juist probleemscheppend zal blijken, in plaats van probleemoplossend, omdat de filevorming bij

op- en afritten de doorstroming op het hoofdwegennet zal belemmeren. We zwijgen nog van de andere problemen die het VKA scheidt, zoals CO₂, NO_x, PM_{0.1}, lawaai, en verlies van stilte-, natuur- en recreatiegebieden nabij een dichtbevolkt gebied.

2. Kosten van het alternatief

De minister rekent de kosten van een Almere-Utrecht-Breda (AUB) spoorlijn volledig toe aan het alternatief van de Kracht van Utrecht. Dat is niet te verdedigen. Deze kosten betreffen het opvullen van een lacune in het Nederlandse spoorwegennet. De minister heeft daar geen geld voor over. Dat is een politieke beslissing die los staat van de Planstudie Ring Utrecht. Het geeft geen pas deze beslissing twee keer in te zetten, eerst om de AUB lijn tegen te houden, vervolgens nogmaals om de Kracht van Utrecht tegen te houden.

Het Kracht van Utrecht alternatief is ongeveer even duur als het VKA. Daarnaast zijn er de kosten van de AUB lijn. Als de minister voldoende geld vrijmaakt voor het VKA geeft hij aan dat er voldoende geld is; hij hoeft het alleen maar anders in te zetten om het Kracht van Utrecht alternatief te realiseren.

Het is overigens een economische misrekening om investeringskosten als verloren kosten te zien. De vraag is niet hoeveel het kost, maar of de kosten worden terugverdiend. Onze inschatting is dat de generaties na ons ons dankbaar zullen zijn als we investeren in de AUB lijn, met andere woorden, de investering verdient zich terug. Langs deze maatlat zal het Kracht van Utrecht alternatief naar onze inschatting ook veel beter scoren dan het KVA, omdat het KVA niet probleemoplossend maar probleemscheppend is (zie hierboven). Onze inschatting kan bevestigd, of juist ontkracht, worden door een volledige maatschappelijke kosten-baten analyse.