

1. Nota van antwoord

Eindstand 2055 reacties door 3036 personen/instancies.

Daarnaast zijn enkele petitie/handtekeningenacties gevoerd:

- Petitie Voordorp 975 handtekeningen
- Petitie NMU meer dan 19.000 handtekeningen
- Petitie website Van A naar Belachelijk: 3578 handtekeningen

Meest genoemde thema's

1) Tegen een alternatief of voorkeur voor een alternatief

Er wordt in de inspraakreactie al een duidelijke voorkeur of afkeur uitgesproken voor één van de alternatieven. Hoewel alle alternatieven in voor- of afkeur wel zijn genoemd, mag duidelijk zijn dat de nieuwe verbindingen door Leidsche Rijn, Amelisweerd en Galecop relatief vaak worden afgewezen.

Daarnaast spreken veel mensen al op voorhand al hun voorkeur uit voor een van de alternatieven, bijvoorbeeld voor het Niet Verbreden alternatief of het alternatief Sorteren. Vooral voor het Niet Verbreden alternatief worden diverse opties genoemd om het OV te verbeteren of mobiliteitsmanagement toe te passen.

- Tegen nieuwe wegen door Leidsche Rijn: 1396x
- Tegen aantasting Amelisweerd: 670x
- Tegen nieuwe weg bij Galecop: 579x
- Voorkeur voor Niet Verbreden alternatief: 801x

Veel mensen hebben zich uitgesproken tegen nieuwe wegen door Leidsche Rijn, Galecop of de landschappen rond Utrecht. Het is begrijpelijk dat men zich zorgen maakt over dit alternatief en dat men zich afvraagt waarom dit wordt onderzocht. Onderkend wordt dat diverse onderdelen van alternatieven negatieve effecten kunnen hebben. Dat is echter geen reden om een alternatief bij voorbaat af te laten vallen. Het doel van het onderzoek is juist om de verschillende voor- en nadelen te bekijken, zodat een goede afweging van de oplossingsmogelijkheden gemaakt kan worden. In deze planstudie worden alle hoeken van het speelveld in kaart gebracht. Dit gebeurt zodat geen enkele mogelijkheid die kan bijdragen aan de verbetering van de bereikbaarheid rondom Utrecht, op voorhand wordt uitgesloten. In het "Niet Verbreden" alternatief (VERDER) wordt onderzocht of de problemen kunnen worden opgelost met maatregelen op het gebied van openbaar vervoer, fiets, mobiliteitsmanagement (bijvoorbeeld telewerken). Daarnaast wordt naar uitbreiding van bestaande wegen gekeken en wordt het toevoegen van wegen (zowel snelwegen als regionale wegen) als mogelijkheid in de alternatieven meegenomen. Het voorkeursalternatief wordt opgebouwd uit de meest kansrijke onderdelen van de verschillende alternatieven. Het voorkeursalternatief wordt daarna in detail uitgewerkt. Daarbij spelen belangrijke aspecten als natuur en milieu, lucht en geluid en inpassing van de weg in de omgeving een belangrijke rol. Wanneer dit onderzoek is afgerond wordt een concept-besluit gepubliceerd. Hierop volgt wederom een inspraakronde. Hierna maakt het Bevoegd Gezag een definitieve keuze.

2) Nieuw alternatief

In veel inspraakreacties worden suggesties gedaan voor nieuwe alternatieven, die op dit moment niet in de startnotitie zijn opgenomen. Veel genoemd zijn de A2½ en een spoorverbinding Utrecht-Breda en Utrecht-Almere.

- A2 ½ of andere westelijke ligging van de weg bij Leidsche Rijn: 551x

Er worden diverse extra of andere alternatieven genoemd. Vaak betreft dit varianten van mobiliteitsmanagement of extra OV. Dergelijke ideeën zijn verwerkt in het alternatief Niet Verbreden. Als het pakket maatregelen van VERDER bekend is, zal duidelijk zijn welke van de gedane suggesties ook deel uitmaken van dit pakket (zie ook antwoord 5)

Westelijke ligging weg bij Leidsche Rijn: De Commissie Mer heeft in haar advies aangegeven dat zij graag het zoekgebied voor de weg bij Leidsche Rijn willen verruimen. In de richtlijnen is bepaald dat het zoekgebied verruimd wordt tot het gebied juist westelijk van de stedelijke bebouwing.

Spoorlijn Utrecht-Almere: Een eventuele extra spoorlijn is geen onderdeel van de te onderzoeken alternatieven in deze planstudie. Parallel aan de planstudie loopt een spoorstudie voor de toekomstige ontsluiting van Almere. Binnen de planstudie wordt afgestemd met deze studie.

Spoorlijn Utrecht-Breda: Een eventuele extra spoorlijn is geen onderdeel van de te onderzoeken alternatieven in deze planstudie. Binnen het programma VERDER wordt parallel aan de planstudie een uitgebreide OV studie gedaan waarbij ook de relatie Utrecht-Breda aan bod komt. Een ministerieel besluit om een nieuwe spoorlijn tussen Utrecht en Breda in onderzoek te nemen is nog niet genomen.

3) Startnotitie intrekken

Veel mensen zijn geschrokken van de aard van de alternatieven die in de startnotitie worden gepresenteerd en vinden dat het op voorhand niet gewenst is om bijvoorbeeld een nieuwe verbinding door Leidsche Rijn of Amelisweerd te onderzoeken. Anderen zijn van mening dat de gevolgde procedure niet helder is en dat op grond daarvan de startnotitie zou moeten worden ingetrokken.

- intrekken startnotitie 328x

Het intrekken van de startnotitie zou het stopzetten van de huidige procedure betekenen. De startnotitie is de start van een onderzoek en heeft tot doel na te gaan of het probleem helder is, of de juiste alternatieven worden meegenomen en of de juiste aspecten worden onderzocht. De genoemde aandachtspunten zijn meegenomen bij het opstellen van de richtlijnen. De startnotitie voldoet daarmee aan zijn doel. De procedure wordt niet stopgezet.

4) Aandacht voor lucht, geluid, gezondheid

In de inspraakreacties wordt veel aandacht gevraagd voor luchtkwaliteit, geluidsoverlast en gezondheidsschade als gevolg van toenemend autoverkeer. Daarnaast wordt ook sluisverkeer, de gevolgen voor recreatie en de barrièrewerking vaak genoemd.

- Er wordt speciaal aandacht gevraagd voor de Nieuwe Hollandse Waterlinie: 292x

Al deze aspecten worden onderzocht in het MER. De richtlijnen geven aan welke zaken met welke diepgang aan bod komen. Ook is in de richtlijnen duidelijk welke onderverdeling tussen eerste en tweede fase daarin aanwezig is.

5) Niet verbreden alternatief

Het niet verbreden alternatief wordt veel genoemd in de inspraakreacties. Er zijn zowel insprekers die dit alternatief overbodig vinden omdat het toch niets oplost als insprekers die vinden dat het OV alternatief te weinig aandacht krijgt en juist serieuzer moet worden onderzocht.

De planstudie voor de Ring Utrecht valt onder het programma VERDER, waarin de regionale partijen samenwerken aan een betere bereikbaarheid van de regio. In het programma VERDER wordt ingezet op een integrale verbetering van de bereikbaarheid. Daarom wordt niet alleen gekeken naar oplossingen voor het wegennet, maar ook naar oplossingen op het gebied van openbaar vervoer, fiets, mobiliteitsmanagement en verkeersmanagement. De partijen van VERDER werken samen aan een integraal maatregelenpakket, inclusief oplossingen in samenhang met de planstudie Ring Utrecht. Een van de alternatieven die in de planstudie wordt meegenomen, is Niet Verbreden. Hierin is uitgangspunt dat het hoofdwegennet niet wordt verbreed voor het autoverkeer en volwaardig wordt ingezet op maatregelen op het gebied van openbaar vervoer, fiets, mobiliteitsmanagement en verkeersmanagement. Ook dit alternatief moet voldoen aan de gestelde randvoorwaarden, te weten dat het alternatief een verkeerskundige oplossing biedt, technisch uitvoerbaar is, een niet te hoge milieudruk levert en binnen het gestelde budget te realiseren is.

6) Divergerend beleid

Veel mensen uiten hun onbegrip voor het feit dat de voorgestelde alternatieven tegenstrijdig zijn met geldend overheidsbeleid. Hoe kun je zowel een gebied beschermen als een studie uitvoeren naar een nieuwe weg? In dit verband worden Amelisweerd en Leidsche Rijn veelvuldig genoemd. Huiseigenaren in Leidsche Rijn voelen zich bedrogen, omdat de rustige woonomgeving die ze was beloofd nu verloren dreigt te gaan.

Bij de planvorming voor de Ring Utrecht is sprake van een grote diversiteit aan - vaak divergerende - belangen en overheidsbeleid. In de planstudie worden de alternatieven voor de Ring Utrecht getoetst aan het vastgelegde beleid van de diverse overheden. Het onderzoek is zodoende een instrument waarmee de bestuurders de diverse maatschappelijke belangen tegen elkaar kunnen afwegen om hun keuze te bepalen.

7) Suggesties voor technische oplossingen/ inpassing

Veel insprekers doen suggesties voor technische oplossingen, zoals het dubbeldeks aanleggen van wegen het aanleggen van tunnels.

Tunnels en fly-unders. Bij het onderzoeken van de alternatieven wordt een overzicht gemaakt van de inpassingsmogelijkheden. Daarbij wordt gekeken naar de mogelijkheden voor tunnels en dubbeldekse oplossingen. Het voorkeursalternatief moet het verkeersprobleem oplossen en passen binnen voorwaarden als maakbaarheid, wettelijke normen voor b.v. lucht en geluid en het beschikbare budget. Ondergrondse constructies zijn kostbaar en ingrijpend. Het moet in ieder geval duidelijk zijn dat de voordelen opwegen tegen de nadelen. Een tunnel en ondergrondse oplossingen bieden niet alleen voordelen. Veel aandacht moet bijvoorbeeld worden besteed aan het vervoer van gevaarlijke stoffen en de mogelijkheden voor de weggebruikers de tunnel te verlaten bij ongevallen.

Bij de uitwerking van het voorkeursalternatief wordt ook gekeken hoe op de slimst mogelijke manier kan worden gebouwd. Beschikbare innovaties worden betrokken bij deze uitwerking.

8) Procedure

Veel mensen stellen dat de procedure ondoorzichtig is. Meerdere Bevoegd gezagen, meerdere fasen in het onderzoek en het al dan niet van toepassing zijn van de Tracéwet-procedure worden hier vaak genoemd.

Op dit moment wordt een aantal hoofdalternatieven onderzocht om de verkeersproblematiek van de Ring Utrecht op te lossen. Of er sprake zal zijn van aanleg

van wegen is op dit moment nog niet duidelijk. Het is goed mogelijk dat er sprake is van nieuwe regionale wegen, dan wel uitsluitend verbreding van bestaande wegen. Dit betekent dat op dit moment uitsluitend de verkorte Tracéwet-procedure kan worden toegepast. Bij de verkorte procedure is er geen apart inspraak moment voor de Trajectnota/MER. Inhoudelijk betekent dit geen beperking van inspraak, omdat inspraak op het op te stellen MER mogelijk is bij de, gelijktijdige, publicatie van het ontwerp tracébesluit en MER. Mocht blijken dat het voorkeursalternatief, of delen daarvan, niet passen binnen de verkorte Tracéwet-procedure, bijvoorbeeld omdat de weg een bestemmingsplanwijziging vraagt, dan zal de Wet op de Ruimtelijke Ordening worden gevolgd. Deze gang van zaken is geschetst in de richtlijnen.

Dit is ook de reden dat het Bevoegd Gezag bestaat uit vier overheidsorganen. Bij het opstellen van de startnotitie en bij de uitwerking in de planstudie zijn alle belanghebbende overheden intensief betrokken. Voor deze planstudie bestaat het Bevoegd Gezag uit het ministerie van Verkeer en Waterstaat, het ministerie van VROM, de provincie Utrecht en de gemeente Utrecht. Als blijkt dat delen van het voorkeursalternatief onder verantwoordelijkheid vallen van andere wegbeheerders dan de overheidsorganen binnen het huidige Bevoegd Gezag, dan zijn deze wegbeheerders in de vervolgfase onderdeel van het Bevoegd Gezag.

