

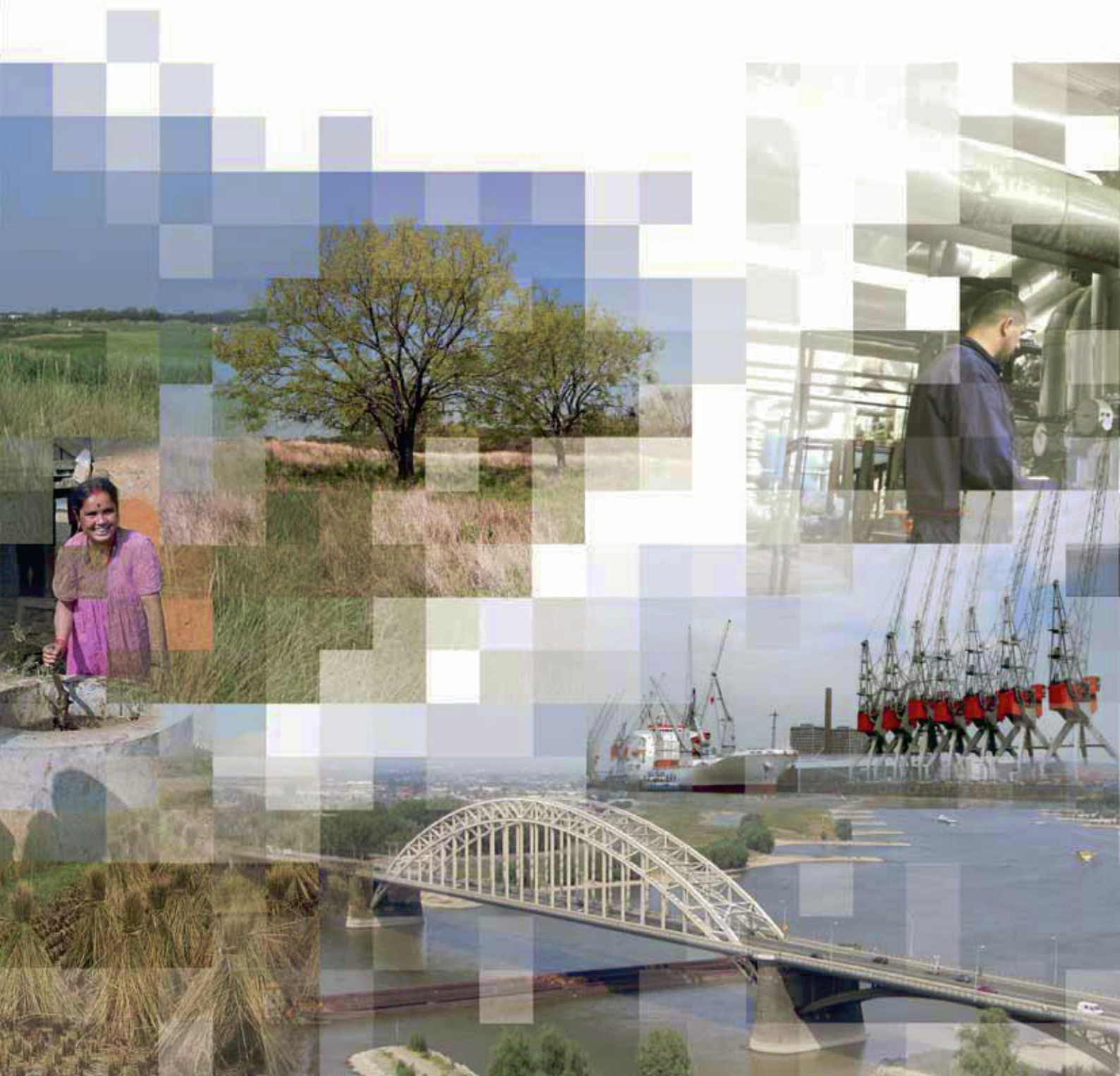


Commissie voor de  
milieueffectrapportage

# Mobiliteitsplan provincie Utrecht

Advies over reikwijdte en detailniveau  
van het milieueffectrapport

20 augustus 2013 / rapportnummer 2809-50





# 1. Hoofdpunten van het MER

De Provincie Utrecht stelt een nieuw mobiliteitsplan<sup>1</sup> op. Dit plan is een uitwerking van de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013–2028<sup>2</sup>. In de mobiliteitsvisie gaat de provincie in op trends, knelpunten en opgaven die zijn vertaald naar doelen voor provinciaal mobiliteitsbeleid tot 2028. Omdat het Mobiliteitsplan mogelijk kaderstellend is voor milieueffectrapportage–(beoordelings)–plichtige activiteiten stelt de provincie een plan–Milieueffectrapport (plan–MER) op. Daarnaast wordt een Passende beoordeling opgesteld, omdat het plan mogelijk significant negatieve effecten heeft op de instandhoudingsdoelstellingen voor Natura 2000–gebieden. Op grond daarvan is het plan eveneens plan–m.e.r. plichtig.

De Provincie Utrecht heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage<sup>3</sup> (Commissie m.e.r.) gevraagd om een advies uit te brengen over de Notitie reikwijdte en detailniveau (4 juni 2013). Als start van het adviestraject heeft op 25 juni 2013 een gesprek plaatsgevonden tussen de Commissie en de Provincie Utrecht.

De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het MER. Dat wil zeggen dat voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming het MER in ieder geval volgende informatie moet bevatten:

- Een beschrijving van de ambities en strategische doelen van de mobiliteitsvisie en de uitwerking daarvan in het mobiliteitsbeleid. Beschrijf de (beleids)keuzes die daarbinnen mogelijk zijn;
- Een uitwerking van de, voor het mobiliteitsbeleid, belangrijke (gebieds–)doelen op basis van de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie (PRS) Utrecht;
- Een uitwerking van de trajectaanpak, de knooppuntenaanpak en het beleid voor openbaar vervoer (waaronder de OV concessie) en fiets (uitbreiding netwerken), waarbij niet alleen de bereikbaarheidsopgave belangrijk is, maar ook de (ruimtelijke) opgaven vanuit de PRS en andere beleidsvelden. Geef aan welke keuzes daarbinnen kunnen worden gemaakt en welke varianten mogelijk zijn;
- Een beoordelingskader met daarin één of meerdere bereikbaarheidsindicatoren, gebaseerd op de ambities en doelstellingen van de mobiliteitsvisie en een set van effectindicatoren/beoordelingscriteria gebaseerd op de belangrijke pijlers uit de PRS.

Besluitvormers en insprekers lezen in de eerste plaats de samenvatting van het MER. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

---

<sup>1</sup> Met het Mobiliteitsplan wordt zowel de Mobiliteitsvisie en het Mobiliteitsprogramma bedoeld.

<sup>2</sup> Zoals vastgesteld op 4 februari 2013 door de Provinciale Staten.

<sup>3</sup> De samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) onder 'Advisering' of door in het zoekvak het projectnummer 2809 in te voeren.

## 2. Achtergrond, doelstelling, beleidskader en besluitvorming

### 2.1 Achtergrond

Het mobiliteitsplan wordt uitgewerkt voor het beleid na 2020. Daarbij is het uitgangspunt dat in 2020 een aantal grote (provinciale) infrastructuurprojecten en –investeringen is afgerond.<sup>4</sup> Grote investeringen worden na 2020 niet meer verwacht. De beleidsopgave is gericht op het efficiënt benutten en verbinden van de verschillende netwerken en modaliteiten.

Onderbouw in het MER het uitgangspunt dat na 2020 geen grote infrastructuurinvesteringen worden verwacht. Doe dit aan de hand van de ontwikkeling van de vervoersvraag en/of scenario's voor economische en demografische ontwikkelingen.<sup>5</sup> Maak hierbij gebruik van de informatie uit het hoofdstuk 'trends en ontwikkelingen mobiliteit Utrecht' uit de (voorontwerp) mobiliteitsvisie.

### 2.2 Doelen en ambities mobiliteitsplan

*Een goede bereikbaarheid per fiets, openbaar vervoer en auto en een gezonde omgeving maakt Utrecht tot een aantrekkelijkere vestigingsplaats, het versterkt de economie en het bevordert een duurzame leefomgeving. Dit is de drijvende kracht die wij uit mobiliteit willen halen*

*(citaat uit Voorontwerp mobiliteitsvisie Provincie Utrecht, verbinden, vernieuwen en versterken, mei 2013)*

Het mobiliteitsplan bevat tien (hoofd)doelstellingen. In het mobiliteitsprogramma zijn daaraan verschillende projecten gekoppeld. De Provincie heeft in haar toelichting<sup>6</sup> aangegeven dat de belangrijkste pijlers onder het nieuwe mobiliteitsbeleid de trajectbenadering en de ontwikkeling van knooppunten zijn.

De Commissie adviseert om vanuit de ambitie '*Een goede bereikbaarheid per fiets, openbaar vervoer en auto en een gezonde omgeving*' de tien hoofddoelstellingen uit de ontwerp mobiliteitsvisie te onderbouwen. Geef aan hoe deze ambitie kan worden gebruikt bij de toetsing van de verschillende doelen en keuzes uit het mobiliteitsprogramma. (zie ook paragraaf 4.3)

#### **Trajectaanpak**

De trajectgewijze aanpak<sup>7</sup> is het uitgangspunt bij beheer en onderhoud en herinrichting van de infrastructuur. Dat houdt in dat naast het verbeteren van de bereikbaarheid rekening

---

<sup>4</sup> De Commissie merkt op dat dit niet voor alle projecten geldt, zo is bijvoorbeeld voor het gemeentelijke project Noordelijke Randweg Utrecht besloten dit project pas na 2020 uit te voeren.

<sup>5</sup> Gebruik hierbij bijvoorbeeld de WLO scenario's.

<sup>6</sup> 25 juni 2013

<sup>7</sup> In de voorontwerp mobiliteitsvisie wordt dit toegelicht: mobiliteitsprojecten worden zoveel mogelijk integraal, in hun totale context, opgepakt, met een gebiedsbenadering: een proactieve werkwijze met het gebied als vertrekpunt waarin de nieuwe infrastructuur zijn plek krijgt. De Commissie merkt op dat dit een belangrijke toelichting is, omdat het begrip trajectaanpak kan worden opgevat als een 'traditionele' aanpak puur gericht op de onderhoud/aanpassing van de weg(verharding).

wordt gehouden met de kansen voor andere 'gebiedsdoelstellingen'. Gedachte is dat andere beleidsvelden kunnen meeliften bij het werk aan de infrastructuur en mogelijk ook omgekeerd.

Deze benadering lijkt pragmatisch en integraal, maar geeft volgens de Commissie nog geen antwoord op de vragen welke afweging van gebiedsdoelen en belangen plaatsvindt, welk traject met prioriteit aandacht behoeft, welke problemen daarin sturend zijn en welke keuzes worden gemaakt voor het opheffen van problemen. Voor het beantwoorden van deze vragen beveelt de Commissie aan om niet alleen vanuit de weginfrastructuur naar de omgeving te kijken (de trajectaanpak volgens de Notitie R&D) maar ook vanuit de omgeving naar de weg. Geef aan waar de grootste (bestaande) knelpunten en opgaven liggen rondom de (provinciale) infrastructuur. Ga onder andere in op (ernstige) leefbaarheidsproblemen, waterveiligheidsopgaven en versnippering en verstoring van beschermde natuur. De Commissie adviseert aan te geven hoe in de trajectaanpak de milieuinformatie een rol speelt bij de keuzes, prioritering (volgorde) en aanpak (werkwijze). Zie ook de verdere uitwerking in dit advies.

### **Knooppunten**

De knooppuntontwikkeling bestaat uit het verbinden van netwerken en het ontwikkelen van knooppunten waar de verschillende vervoerwijzen bij elkaar komen. De reiziger kan zijn verplaatsing optimaliseren door gebruik te maken van verschillende vervoerwijzen. Achtergrond van deze aanpak is de gedachte dat tot 2020 gewerkt wordt aan het infrastructuurnetwerk en dat daarna geen grote projecten zijn voorzien. Het netwerk en het gebruik daarvan worden geoptimaliseerd door het verbinden van de modaliteiten op de knooppunten.

De Commissie adviseert de keuze voor deze aanpak in het MER te onderbouwen en daarbij aan te geven hoe milieuinformatie daarin een rol heeft gespeeld. Geef aan welke knooppunten worden uitgewerkt en wat dit betekent voor de ambities en doelen van de mobiliteitsvisie en de Provinciaal Ruimtelijke Structuurvisie (PRS) (zie ook paragraaf 2.3). Geef aan welke keuzes mogelijk zijn en wat de effecten voor het milieu zijn.

### **Fietsnetwerk en openbaar vervoer**

Naast bovengenoemde twee pijlers beschouwt de Commissie de investeringen in het fietsnetwerk en het OV-netwerk als belangrijke onderdelen van het provinciale verkeersbeleid. De investeringen (zie notitie R&D p. 15 en 16) bedragen voor de bereikbaarheid fiets 80,2 miljoen euro en voor het OV-netwerk ruim 400 miljoen. Met deze investeringen kan de Provincie zelfstandig projecten realiseren die een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan de ambities en doelen uit het mobiliteitsplan. Daarmee kan mogelijk ook een belangrijke bijdrage worden geleverd aan de ambities uit de PRS, zoals het versterken van de kwaliteit van de leefomgeving, zowel van mensen als van dieren, op plekken waar deze door mobiliteit onder druk komt te staan of al staat.

De Commissie adviseert om de keuzes voor de verschillende investeringen te onderbouwen op basis van de bereikbaarheidsambities, maar ook op basis van de effecten voor leefomgeving en natuur. Geef aan in hoeverre keuzes doelmatig zijn en welke afwegingsruimte aanwezig is om het programma aan te passen of op een andere manier uit te werken.

### **OV-concessie**

Beschrijf in het MER hoe de doelstellingen van het verkeersbeleid worden verwerkt in de OV-concessie. Geef aan of hier ook milieudoelstellingen in zitten, zoals optimalisatie van routes in relatie tot reizigerspatronen, schonere bussen, eisen aan het brandstofverbruik, verduur-

zaming van het wagenpark etc.. Geef aan welke beleidskeuzes hierin mogelijk zijn en geef aan welke milieueffecten deze keuzes hebben. Ga daarbij in op emissies (waaronder CO<sub>2</sub>), luchtkwaliteit, geluid, duurzaamheid en de invloed op het aantal reizigers en hun tevredenheid.

De Commissie adviseert om in het MER expliciet aan te geven welke keuzes mogelijk zijn binnen de belangrijke onderdelen van het mobiliteitsbeleid: knooppuntontwikkeling, trajectaanpak, openbaar vervoer en fietsnetwerk (zie verder ook hoofdstuk 3).

## 2.3 Beleidskader

### **Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013–2028**

Het mobiliteitsplan is een uitwerking van de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie (PRS). De PRS bevat het ruimtelijk strategisch beleid voor de provincie. De Commissie adviseert aan te geven hoe het mobiliteitsplan aansluit op de PRS. Geef aan wat de (ruimtelijke) keuzes voor wonen, werken, recreatie etc. uit de PRS betekenen voor het verkeers- en vervoersbeleid. Werk de belangrijke thema's uit de PRS, zoals natuur, water en landschap, in het m.e.r.-beoordelingskader uit (zie ook hoofdstuk 4).

Verduidelijk de relatie met de PRS door in te gaan op de consequenties van beleidskeuzes die worden gemaakt qua locaties voor wonen, werken en het realiseren van een samenhangende ecologische hoofdstructuur (EHS) in 2021.<sup>8</sup>

Ga in op de beleidskaders die in de PRS reeds zijn geschetst voor het verkeers- en vervoersbeleid. Ga daarbij in op de afstemming tussen ruimtelijke ontwikkelingen en bereikbaarheid, het gebruik van de Ladder van Verdaas, dan wel de ladder duurzame verstedelijking, bij de ontwikkeling van plannen, het gebruik van de lagenbenadering bij locatiekeuzes en de voorgestelde verdere uitwerking van de mobiliteitsscan.

### **Gebiedsagenda Utrecht**

Beschrijf de samenhang en raakvlakken met de Gebiedsagenda waarin het Rijk samen met regionale partijen, o.a. provincie en gemeenten, afspraken maakt over investeringen in gebiedsontwikkeling en infrastructuur.

### **Beleid, Wet- en regelgeving**

Naast het provinciale beleid uit de PRS vormt wet- en regelgeving en (overig) beleid een relevant uitgangspunt in de toetsing van het voornemen. Het plan-MER moet aannemelijk maken dat het mobiliteitsplan ook kan voldoen aan de randvoorwaarden die hieruit voortkomen. Ga daarbij in ieder geval in op:

- Natuurbeschermingswet, geef aan welke Natura 2000-gebieden in het studiegebied liggen en ga in op de doelstellingen van deze gebieden
- Wet geluidhinder (waaronder SWUNG)
- Wet milieubeheer (waaronder luchtkwaliteit)
- Nationaal samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit
- Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

---

<sup>8</sup> De PRS bevat veel nuttige achtergrondinformatie over verkeer en vervoer en milieu, onder andere verwerkt in een aantal kaarten onder het thema verkeer met kaarten over gezondheid, geluid, lucht, geur, externe veiligheid, etc.. Zie <http://www.provincie-utrecht.nl/loket/kaarten/kaarten-thema/>

- Wet vervoer gevaarlijke stoffen
- Provinciaal Actieplan geluid
- Provinciaal programma luchtkwaliteit.

## 2.4 Besluitvorming en vervolgbesluiten

### Kaderstelling provinciaal beleid

De m.e.r.-procedure wordt doorlopen voor het vaststellen van het mobiliteitsplan. Beschrijf de besluitvormingsprocedure in het MER en geef aan welke rol de verschillende partijen hebben. Het mobiliteitsplan is kaderstellend voor (plan-)m.e.r.(beoordelings)plichtige activiteiten. Geef in het MER aan welke activiteiten dit zijn en beschrijf welke (beleids)keuzes mogelijk zijn binnen de uitvoering van het beleid.

### Crisis- en herstelwet

In het voorontwerp Mobiliteitsplan is aangegeven dat voor m.e.r.-plichtige projecten met cofinanciering door het Rijk aanmelding voor bijlage 2 van de Crisis- en Herstelwet wordt overwogen. Geef in het plan-MER aan welke projecten dit betreft en geef aan wat dit betekent voor de uitwerking van deze projecten in het voorliggende plan-MER. Ga daarbij in op mogelijke alternatieven, varianten en detailniveau van de effectbeschrijving.

### Procesaanpak

De mobiliteitsvisie legt de nadruk op een procesmatige aanpak via de trajectgerichte aanpak en de uitwerking van knooppunten. De concrete opgaven, knelpunten en locaties zijn nog niet duidelijk, maar moeten in de looptijd van het beleid worden opgepakt en uitgewerkt. Beschrijf in het MER de milieu-basisinformatie en milieuknelpunten op basis waarvan locaties en opgaven kunnen worden bepaald en eventuele risico's kunnen worden ingeschat.

## 3. Voorgenomen beleid, scenario's en beleidskeuzes

De Commissie adviseert helder onderscheid te maken tussen:

- de referentie: de huidige situatie en autonome ontwikkeling waar de effecten van het voorgenomen beleid en de alternatieven tegen moeten worden afgezet;
- de scenario's: ontwikkeling(en) waarop de provincie geen invloed heeft, maar die wel invloed kan hebben op de omvang van effecten en doelbereik;
- de beleidskeuzes<sup>9</sup> die kunnen worden gemaakt binnen het mobiliteitsbeleid van de provincie.

### 3.1 Referentie

Beschrijf de bestaande toestand van het milieu in het studiegebied en de te verwachten milieutoestand als gevolg van de autonome ontwikkeling als referentie voor de te verwachten

---

<sup>9</sup> In m.e.r.-jargon worden dit de alternatieven en varianten genoemd. In dit advies wordt gesproken over keuzes of beleidskeuzes in het mobiliteitsprogramma, omdat dit aansluit bij de begrippen die in het mobiliteitsplan worden gehanteerd.

milieueffecten. Daarbij wordt onder de 'autonome ontwikkeling' verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat het voorgenomen beleid wordt gerealiseerd. Ga bij deze beschrijving uit van ontwikkelingen van het huidige beleid in het studiegebied en van nieuwe projecten, activiteiten en beleid waarover reeds is besloten, zowel wat betreft de ruimtelijke invulling als de projecten en maatregelen op het gebied van verkeer en vervoer. Geef bij ontwikkelingen waarvan de planning onvoldoende zeker is duidelijk aan welke keuze wordt gemaakt, ook ten aanzien van projecten waarvan de provincie geen trekker is.

### 3.2 Scenario's

In de Notitie R&D stelt de provincie voor een 'wat-als' scenario te toetsen, waarbij elementen van de autonome ontwikkeling niet zouden worden gerealiseerd. De Commissie merkt op dat dit verwarring scheidt over de referentie die wordt aangehouden. Daarnaast worden in het 'wat-als' scenario ook projecten benoemd waarvan de provincie niet de initiatiefnemer is, maar waarvoor andere overheden verantwoordelijk zijn. Het 'wat-als' scenario kan daarom volgens de Commissie niet worden beschouwd als een alternatief. Maar het 'wat als' scenario kan wel goed worden ingezet als robuustheidstoets (of gevoeligheidsanalyse), met daarin projecten van andere overheden waarvan onzeker is of deze doorgaan.

Het verdient aanbeveling bij de uitwerking van het 'wat-als' scenario de projecten te groeperen, op basis van vergelijkbare doelen, en 'wat-als' op deze groepen toe te passen. Veel individuele projecten zijn te klein van omvang om de relevante milieugevolgen ervan te kunnen beschrijven op het niveau van plan-m.e.r.. Bij het 'wat-als' scenario gaat het ook om de ruimtelijke ontwikkelingen die mogelijk niet doorgaan en het effect (of niet) daarvan op de bereikbaarheid. De Commissie adviseert om een scenario uit te werken waarin de 'vulling' van woonlocaties en bedrijventerreinen zich niet volgens de PRS voltrekt maar volgens het tempo van na 2008 (periode na aanvang van de financieel-economische crisis).

Onderdelen van het mobiliteitsprogramma en mobiliteitsplan waarover nog keuzes moeten/kunnen worden gemaakt (wel of niet doorgaan, aanpak, locatie en prioritering) kunnen worden uitgewerkt als alternatieven (zie volgende paragraaf 3.3. beleidskeuzes).

### 3.3 Beleidskeuzes

De Commissie adviseert om in het plan-MER de keuzemogelijkheden (de alternatieven en varianten in een MER) voor de belangrijkste onderdelen van het mobiliteitsbeleid uit te werken. Ga daarbij in op:

- de trajectgerichte aanpak: werk deze nader uit en geef aan om welke provinciale wegen het gaat. Geef aan wat de gebiedsopgaven (knelpunten en kansen) zijn en geef aan hoe dit doorwerkt in de prioritering van de trajectaanpak;
- de knooppuntontwikkeling: werk deze ontwikkeling verder uit, geef aan welke locaties hiervoor in aanmerking komen en werk voor deze locaties milieueffecten en prioritering uit;
- de belangrijke provinciale investeringen in met name fietsnetwerken en openbaar vervoer: beschrijf de keuzemogelijkheden die hier voorliggen, beschrijf de milieueffecten daarvan en geef aan hoe deze investeringen optimaal kunnen bijdragen aan het mobi-



teitsbeleid en de PRS-pijlers. Geef aan of een andere verdeling van middelen een gunstiger effect op het milieu heeft.

## 4. Beoordelingskader

### 4.1 Algemeen

De Commissie adviseert een beoordelingskader te hanteren passend bij het abstractieniveau van het Mobiliteitsplan. Kies voor beoordelingscriteria waarvoor voldoende beslisinformatie voorhanden is en die essentieel zijn voor de te maken bestuurlijke keuzes. Maak bij de effectbepaling zoveel mogelijk gebruik van beschikbare vuistregels en quick-scan tools voor integrale analyses en afweging van effecten en maatregelen.

Geef per beoordelingscriterium aan of er sprake is van kansen (groen), randvoorwaarden (oranje) of knelpunten (rood). Maak daarbij expliciet het onderscheid tussen indicatoren die zijn gericht op het doelbereik<sup>10</sup> en effectindicatoren.

De Commissie adviseert kritisch naar het aantal criteria te kijken. De vergelijking van de alternatieven moet overzichtelijk zijn. Voorkom dubbeltellingen die een eenduidige conclusie kunnen vertroebelen. De uitdaging voor het plan-MER zit hem in het presenteren van 'het verhaal' achter de belangenafweging en de verschillen tussen alternatieven en in de verantwoording van risico's (bijvoorbeeld normoverschrijding) en de mogelijkheden om deze risico's te beheersen.

### 4.2 Beoordelingskader gebaseerd op PRS

Om de in paragraaf 3.3 beschreven beleidskeuzes (zogenaamde alternatieven en varianten) te kunnen beoordelen en met elkaar te vergelijken is het van belang een helder en eenduidig beoordelingskader op te stellen. De Commissie constateert dat in de notitie R&D een eerste aanzet daartoe is gedaan, maar deze hinkt op twee gedachten: aan de ene kant een toetsing aan de PRS-pijlers en aan de andere kant strikte toetsing aan wet- en regelgeving. De Commissie adviseert om de relevante beleidsambities uit de PRS uit te werken tot een passend beoordelingskader. Voor de thema's bereikbaarheid, natuurwaarden en leefomgeving doet de Commissie in dit hoofdstuk een aantal aanbevelingen.

### 4.3 Bereikbaarheid (doelbereik)

De Commissie adviseert een brede benadering van bereikbaarheid te hanteren in het MER. Hanteer daarbij een beoordelingskader waarin ook ruimte is voor bijvoorbeeld het versterken

---

<sup>10</sup> Indicatoren die zijn gericht op verkeer, vervoer en bereikbaarheid

van nabijheid (verkleining afstand herkomst–bestemming), het verbeteren van de ontsluitingskwaliteit (betere afstemming verschillende modaliteiten) en het beïnvloeden van de behoefte aan verplaatsen (met name op piekmomenten en spreiding daarvan naar minder drukke perioden van de dag). Ontwikkel daartoe bereikbaarheidsindicatoren, die aansluiten bij de ambitie uit de mobiliteitsvisie, ‘een goede bereikbaarheid per fiets, openbaar vervoer en auto in een gezonde omgeving’.

## 4.4 Natuurwaarden

### Beschermde natuur

Beschrijf de effecten op de ecologische hoofdstructuur, natuurmonumenten en Natura 2000-gebieden. Indien de activiteiten die het plan mogelijk kan maken kunnen leiden tot significante gevolgen voor een of meer Natura 2000-gebieden dient een Passende beoordeling te worden opgesteld, die duidelijk herkenbaar in het MER moet worden opgenomen. De passende beoordeling kan worden opgesteld op het detailniveau dat past bij het plan. Houd daarbij rekening met externe werking en met de samenhang met andere plannen en projecten (cumulatie).

De Commissie adviseert op hoofdlijnen:

- na te gaan welke knelpunten in Utrechtse natuurgebieden relevant zijn. Mogelijke natuurschade rondom de provinciale infrastructuur hangt vooral samen met verstoring, versnippering en stikstofdepositie. Vanuit het mobiliteitsplan kunnen deze niet alleen negatief maar ook positief worden beïnvloed, bijvoorbeeld doordat er via de trajectaanpak maatregelen worden ontwikkeld om de (reeds bestaande) barrièrewerking van een provinciale weg te verminderen<sup>11</sup>;
- in te gaan op mogelijkheden om deze schade terug te dringen en zo bij te dragen aan de ontwikkeling van een natuurnetwerk zoals dat met Natura 2000 (Europees) en de EHS (provinciale PRS) wordt beoogd.

## 4.5 Leefomgeving

Beschrijf in het MER het effect van de mogelijke beleidskeuzes op de akoestische kwaliteit, de luchtkwaliteit, veiligheidsrisico's en verkeersslachtoffers. Specificeer welke (combinaties van) onderdelen van het programma knelpunten kunnen opleveren voor geluid, lucht, externe veiligheid en verkeersveiligheid.<sup>12</sup> Beschrijf passende mitigerende maatregelen voor deze knelpunten.

Beschrijf de effecten van de mogelijke beleidskeuzes op gezondheid en duurzame leefomgeving (maak daarbij onder andere gebruik van de effectbeschrijving voor geluid, lucht en externe veiligheid). Presenteer mogelijke adaptatiemaatregelen voor een gezonde en veilige leefomgeving (voorkomen is beter, preventieve maatregelen). Benoem de randvoorwaarden voor een gezonde en veilige leefomgeving die samenhangen met de aanwezige gebieds- en

---

<sup>11</sup> In Utrecht zijn al de nodige maatregelen getroffen om de versnippering van natuurgebieden terug te dringen. Daarbij valt op dat juist de Natura2000 gebieden nog beperkt aandacht hebben gekregen in vergelijking met de Utrechtse Heuvelrug (alleen EHS-status).

<sup>12</sup> Gebruik hierbij de informatie uit de Gezondheids effectscreening (GES) die is opgesteld bij de PRS

trajectkwaliteiten. Welke randvoorwaarden gelden er per traject (bezien vanuit de gebiedskwaliteiten) en kan het mobiliteitsplan daaraan voldoen?  
Geef aan of effecten kunnen optreden op het landschap en de waarden die daaraan worden toegekend (cultuurhistorisch, archeologisch, aardkundig, nationale landschappen).

## 5. Overige aspecten

### 5.1 Vergelijking van beleidskeuzen

De Commissie adviseert om bij de vergelijking van de beleidskeuzen (alternatieven en varianten) een helder onderscheid te maken tussen de toets op doelbereik (bereikbaarheidsdoelen) en de milieueffecten. Presenteer deze beoordelingen duidelijk gescheiden of in losse tabellen.

### 5.2 Onzekerheden en evaluatieprogramma

Houd bij de vergelijking en toetsing van de beleidskeuzes aan ambities, doelen en wettelijke grenswaarden expliciet rekening met de onzekerheden in effectbepalingen.<sup>13</sup> Geef daarvoor in het MER inzicht in:<sup>14</sup>

- de waarschijnlijkheid dat effecten optreden, dat wil zeggen het realiteitsgehalte van de verschillende effectscenario's (best-case en worst-case);
- het belang van de onzekerheden in effectbepalingen voor de significantie van verschillen tussen alternatieven en daarmee voor de vergelijking van alternatieven;
- op welke wijze en wanneer na realisering van het initiatief de daadwerkelijke effecten geëvalueerd worden, bijvoorbeeld via een oplevertoets, en welke maatregelen 'achter de hand' beschikbaar zijn als (project-)doelen en grenswaarden in de praktijk niet gehaald worden.<sup>15</sup>

Zet een monitorings- en evaluatieprogramma in om actuele ontwikkelingen en informatie (daarover) te gebruiken voorafgaand aan keuzes die (na 2020) moeten worden gemaakt. Gezien de onzekerheden in de (huidige) tijd en ontwikkeling kan bijsturing van beleid en keuzes noodzakelijk zijn om doelen en ambities te halen en middelen (geld) efficiënt in te zetten.

---

<sup>13</sup> Effectbepalingen voor de toekomst zijn inherent onzeker. Het zijn veelal de best mogelijke benaderingen op basis van in de praktijk ontwikkelde en getoetste modellen. De onzekerheden in de uitkomsten van modellen moeten wel worden onderkend.

<sup>14</sup> Een factsheet op de website van de Commissie bevat meer informatie over het omgaan met onzekerheden in m.e.r. ([http://docs1.eia.nl/mer/diversen/factsheet\\_19\\_omgaan\\_met\\_onzekerheden\\_in\\_mer\\_webversie.pdf](http://docs1.eia.nl/mer/diversen/factsheet_19_omgaan_met_onzekerheden_in_mer_webversie.pdf))

<sup>15</sup> Dit sluit aan bij de adviezen van de Commissie Elverding. Met de oplevertoets wordt ook invulling gegeven aan de (tot op heden veelal niet nagekomen) verplichting tot evaluatie van een MER (artikel 7.39 t/m 7.42 van de Wet milieubeheer).

### 5.3 Vorm en presentatie

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. Presenteer de vergelijking bij voorkeur met behulp van tabellen, figuren en kaarten.

Zorg ervoor dat:

- het MER zo beknopt mogelijk is, onder andere door achtergrondgegevens niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst zijn opgenomen;
- recent, goed leesbaar kaartmateriaal is gebruikt, met duidelijke legenda.

### 5.4 Samenvatting van het MER

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- het voorgenomen beleid en de keuzes die daarbinnen mogelijk zijn;
- de belangrijkste effecten op het milieu bij het uitvoeren van het voorgenomen beleid en van de verschillende keuzes daarbinnen, de onzekerheden en leemten in kennis die daarbij aan de orde zijn.

## **BIJLAGE 1: Projectgegevens reikwijdte en detailniveau MER**

**Initiatiefnemer:** Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht

**Bevoegd gezag:** Provinciale Staten van de provincie Utrecht

**Besluit:** vaststellen van een mobiliteitsplan

**Categorie Besluit m.e.r.:**

plan-m.e.r. vanwege kaderstelling (onder andere C1.3)

plan-m.e.r. vanwege passende beoordeling

**Activiteit:** Opstellen van het provinciaal mobiliteitsbeleid voor de provincie Utrecht. Het mobiliteitsplan bevat de mobiliteitsvisie en het mobiliteitsprogramma voor de periode tot 2018.

**Procedurele gegevens:**

aankondiging start procedure in het Utrechts Nieuwsblad en de Amersfoortse Courant van: 8 juni 2013

ter inzage legging van de informatie over het voornemen: 10 juni 2013 t/m 22 juli 2013

adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 23 mei 2013

advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 20 augustus 2013

**Samenstelling van de werkgroep:**

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

ir. P.J.A. van de Laak

drs. A. van Leerdam

drs. R. Meeuwssen (werkgroepsecretaris)

ir. H. Otte

drs. J.G.M. van Rhijn (voorzitter)

ir. J. Termorshuizen

dr. F. Woudenberg

**Werkwijze Commissie bij advies reikwijdte en detailniveau:**

In dit advies geeft de Commissie aan welke onderwerpen naar haar mening behandeld dienen te worden in het MER en met welke diepgang. De Commissie heeft de hierna genoemde informatie van het bevoegde gezag ontvangen. Deze informatie vormt het uitgangspunt van haar advies.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) op de pagina *Commissie m.e.r.*

**Betrokken documenten:**

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advies:

- Notitie Reikwijdte en Detailniveau Mobiliteitsplan provincie Utrecht, projectnr. BC2965, 4 juni 2013;
- Voorontwerp Mobiliteitsprogramma provincie Utrecht, Verbinden, vernieuwen en versterken, mei 2013;
- Voorontwerp Mobiliteitsvisie provincie Utrecht, Verbinden, vernieuwen en versterken, mei 2013;

De Commissie heeft geen zienswijzen of adviezen via bevoegd gezag ontvangen.



Advies over reikwijdte en detailniveau van het  
milieueffectrapport Mobiliteitsplan provincie Utrecht

ISBN: 978-90-421-3813-1



Commissie voor de  
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E [mer@eia.nl](mailto:mer@eia.nl)

W [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl)

