



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Ring Utrecht

Tussentijds toetsingsadvies over het
milieueffectrapport 1^e fase

13 oktober 2010 / rapportnummer 2186-179



1. Oordeel over het MER eerste fase

In het programma VERDER werken Rijk en regio samen aan een integrale aanpak om de bereikbaarheid van de regio Midden-Nederland te verbeteren. Eén van de ingrepen is de capaciteit van het wegennet vergroten, daartoe is de planstudie Ring Utrecht opgestart.

Voor de Ring Utrecht wordt de verkorte Tracé/milieueffectrapportage (m.e.r.-)procedure gevolgd. Het MER is opgedeeld in twee fasen. In de eerste fase worden mogelijke oplossingsrichtingen onderzocht. Ter afronding van de eerste fase bepaalt het bevoegd gezag een zogenoemd voorkeursalternatief. In de tweede fase vormt dit voorkeursalternatief het vertrekpunt voor een verdere uitwerking van het Ontwerp-Tracébesluit en/of Voorontwerpbestemmingsplan en het Milieueffectrapport. Op basis van het MER eerste fase heeft er een consultatieronde plaatsgevonden.¹ De Commissie heeft de resultaten van deze ronde ontvangen en meegenomen bij het opstellen van dit advies.

De Commissie voor de m.e.r.² toetst in deze tussentijdse fase of de informatie in het MER eerste fase aanwezig is om de keuze voor het voorkeursalternatief te kunnen nemen. Nadat het voorkeursalternatief is vastgesteld zal de Commissie aanvullend adviseren over de richtlijnen voor het MER tweede fase. Na afronding van het MER tweede fase zal de Commissie opnieuw een toetsingsadvies uitbrengen en een definitief oordeel geven.

De Commissie is van oordeel dat de essentiële informatie in het MER eerste fase aanwezig is om het milieubelang een volwaardige rol te laten spelen bij het selecteren van een voorkeursalternatief of alternatieven die in de tweede fase van het MER verder worden uitgewerkt.

MER

Het MER eerste fase vormt een goede basis om het vervolgproces van de tweede fase in te gaan. Het MER is goed leesbaar, heeft een heldere opbouw en de informatie is goed toegankelijk. Het schema op pag. 27 van het MER maakt het proces van trechtering, zoals dat tijdens de studie is doorlopen, zeer inzichtelijk.

De stappen waarin de verschillende alternatieven zijn ontwikkeld en getoetst zijn logisch en helder beschreven en toegelicht. Het MER geeft daarmee een goed opgebouwde keuze van de alternatieven. In fase 1a zijn de hoeken van het speelveld onderzocht en zijn de alternatieven beoordeeld op effectiviteit en nadelige effecten voor de omgeving. In fase 1b is vooral gekeken naar het probleemoplossend vermogen van de alternatieven. Fase 1c geeft voor de geselecteerde wegalternatieven een uitgebreid overzicht van de effecten. Op basis van deze gefaseerde aanpak zijn de alternatieven geoptimaliseerd vanuit bereikbaarheidsdoelen en omgevingsdoelen en is inzichtelijk gemaakt welke opgave er voor de tweede fase ligt voor de uitwerking van een voorkeursalternatief.

De verkeerskundige onderbouwing van de probleemanalyse en de alternatieven is op basis van modelberekeningen consistent uitgewerkt. Daaruit blijkt dat de verkeerskundige ver-

¹ zie bijlage 2 voor een overzicht van de ingediende reacties tijdens de consultatieronde.

² Voor de samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens, zie bijlage 1 bij dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via commissiemer.nl onder 'Adviezen Commissie'.

schillen tussen de (weg)alternatieven (fase 1c) beperkt zijn. Dit wordt mede veroorzaakt doordat de capaciteitsuitbreiding verkeerskundig gezien een beperkte aanvulling is ten opzichte van de reeds aanwezige weginfrastructuurcapaciteit.

Bereikbaarheid

De doelstelling van het project Ring Utrecht is in de richtlijnen concreet uitgewerkt in een aantal criteria. Centraal daarbij staat het voldoen aan de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit (NoMo). De Commissie concludeert dat geen van de alternatieven volledig voldoet aan het criterium van de NoMo-streefwaarden.

De Commissie constateert dat de scoping van de alternatieven in de stappen van de eerste fase vooral is gebaseerd op de bereikbaarheidsdoelstellingen per auto. Daarbij speelt voor Rijkswaterstaat de positie van de wegen rond Utrecht in de nationale en internationale verbindingen een centrale rol. Op regionaal niveau zijn de belangen anders en zijn voor het oplossen van knelpunten ook maatregelen uit KvU en OV+++ van belang. Daarnaast laat de relatief zware invulling van gedifferentieerd prijsbeleid in het alternatief van KvU een aanzienlijke afname van het autoverkeer (en de filezwaarte) op het HWN³ zien.

Conclusie in het MER is dat op de A27 ter hoogte van de 'bak van Amelisweerd' de doorstromingsproblemen alleen kunnen worden aangepakt door de capaciteit ter plekke uit te breiden. Van de OV-maatregelen wordt voldoende onderbouwd aangetoond dat ze op zichzelf geen oplossing bieden voor de capaciteitsproblemen op de weg. Voor prijsbeleid wordt geconcludeerd dat het effect van deze maatregel in het alternatief KvU tot een grotere afname van het aantal voertuigverliesuren t.o.v. de referentie leidt.

De Commissie constateert dat de methodiek van de Ladder van Verdaas vooral is gebruikt voor de beschrijving van de referentie en het testen van de "robuustheid" van de noodzaak tot capaciteitsuitbreiding. Effectieve maatregelen als het prijsbeleid en een verdergaande investering in OV-voorzieningen zoals beschreven in de brede integrale alternatieven OV+++ en KvU worden in fase 1c niet meer meegenomen. Hierdoor komt de gebiedsgerichte aanpak van het initiatief onder druk te staan en is onduidelijk of en in welk kader de voorstellen uit deze alternatieven zullen worden opgevolgd. Gezien de samenstelling van het Bevoegd Gezag, namelijk zowel nationaal (Ministerie van V&W en VROM) als regionaal (Provincie Utrecht) én lokaal (Gemeente Utrecht) maakt de Commissie in dit advies tevens opmerkingen die mogelijk buiten de scope van de capaciteitsuitbreiding Ring Utrecht liggen, maar voor een integrale gebiedsbenadering van belang zijn.

Omgevingsdoelstelling

De omgevingsdoelstelling moet bijdragen aan een verbetering van de leefbaarheid in het gebied rond de weg (zie pagina 20 van de richtlijnen). In het MER wordt geconcludeerd dat de alternatieven OV+++ en KvU hier positief op scoren.⁴ Deze alternatieven worden in fase 1c niet verder uitgewerkt, omdat ze niet voldoen aan de NoMo-streefwaarden.

³ Hoofdwegennet.

⁴ Zie MER eerste fase achtergrondrapport p. 140 beoordeling op het aspect milieu en gezondheid. De positieve score is een gevolg van de afname van het aantal voertuigkilometers, hetgeen leidt tot een (beperkte) verbetering van de luchtkwaliteit en geluidbelasting (p. 143 van het eerste fase achtergrondrapport).

Op basis van de informatie uit het MER concludeert de Commissie dat de wegalternatieven zonder uitvoering van mitigerende maatregelen niet voldoen aan de omgevingsdoelstellingen. Het uitwerken van mitigerende maatregelen voor geluid, luchtkwaliteit, gezondheid, externe veiligheid, natuur, landschap, cultuurhistorie en archeologie en recreatie vormt daarom een belangrijk aspect voor het MER tweede fase. In deze fase moet duidelijk worden hoe deze maatregelen bijdragen aan de omgevingsdoelstelling en hoe deze zich verhouden tot het beschikbare budget.

De Commissie is van oordeel dat de gekozen werkwijze doet voorkomen dat de alternatieven elkaar uitsluiten, terwijl in de praktijk alternatieven voor de weg, het prijsbeleid, OV en fiets elkaar juist kunnen aanvullen en zo verschillende doelstellingen voor bereikbaarheid en leefomgeving kunnen worden bereikt. In de toelichting op het oordeel van dit advies zal hier meer aandacht aan worden besteed.

Bij de keuze voor het voorkeursalternatief adviseert de Commissie aan te geven hoe de omgevingsdoelstelling zich verhoudt tot de bereikbaarheidsdoelstelling. Daarnaast adviseert de Commissie aan te geven op welke wijze maatregelen en varianten die in het trechteringsproces van de eerste fase zijn afgevallen een plaats kunnen krijgen in de tweede fase of in het VERDER-programma. Het gaat daarbij om die maatregelen en varianten die op basis van de informatie uit het MER een positieve bijdrage kunnen leveren aan de bereikbaarheidsopgave van de regio en die een positief effect hebben op de leefomgeving. Indien maatregelen of varianten noodzakelijk zijn om de omgevingsdoelstelling van het project Ring Utrecht te behalen zullen ze expliciet in de tweede fase moeten worden opgenomen.

2. Toelichting op het oordeel

2.1 Probleem- en doelstelling

De Commissie constateert dat de alternatieven gedetailleerd genoeg zijn uitgewerkt zodat ze kunnen worden getoetst op doelbereik voor bereikbaarheid en omgevingskwaliteit (richtlijnen pagina 22), maar dat niet expliciet is gemaakt hoe deze doelstellingen zich tot elkaar verhouden en in welke mate er sprake is van voldoende realisatie van doelbereik. In de volgende paragrafen gaat de Commissie nader in op de beide projectdoelstellingen.

2.2 Bereikbaarheidsdoelstelling

De Commissie constateert dat bij toetsing aan de bereikbaarheidsdoelen de streefwaarden uit de Nota Mobiliteit (NoMo-streefwaarden) centraal zijn gesteld.⁵ Bij een berekende overschrijding van de streefwaarde stelt Rijkswaterstaat dat er een bereikbaarheidsprobleem is. Naast

⁵ Ook wel bekend als de NoMo-streefwaarden voor het hoofdwegennet. Dit betekent dat tussen de steden een streefwaarde van 1,5 geldt en rond de steden een streefwaarde van 2,0. Dat wil zeggen dat tijdens de drukste spits maximaal 1,5x respectievelijk tot 2x zoveel tijd besteed mag worden aan het afleggen van een bepaald traject ten opzichte van een rustig tijdstip op de dag.

deze NoMo-streefwaarden wordt er in de richtlijnen ook het criterium van filezwaarte genoemd als concrete vertaling van bereikbaarheid. Gesteld wordt dat de filezwaarte (uitgedrukt in voertuigverliesuren) op het hoofdwegennet in 2020 terug moet zijn op het niveau van 1992. In het MER wordt niet concreet aangegeven hoe aan dit criterium wordt getoetst.

In het MER worden (in fase 1b) de alternatieven (inclusief de 'OV alternatieven' OV+++ en KvU) getoetst op verkeersdoorstroming, robuustheid (kwalitatief) en filezwaarte. Aan het criterium Verkeersdoorstroming is toegevoegd de indicator 'Voertuigkilometers HWN en OWN⁶' (mutatie in % ten opzichte van referentie).

Op basis van het overzicht van effecten voor verkeer concludeert de Commissie dat

- geen van de alternatieven volledig voldoet aan de NoMo-streefwaarden; de wegalternatieven lossen met name de grote overschrijdingen⁷ op, deze verschuiven naar geringe overschrijdingen, waarbij per saldo een verbetering optreedt;
- het aantal voertuigkilometers op het OWN bij alle alternatieven afneemt;
- het aantal voertuigkilometers op het HWN alleen bij de 'OV-alternatieven' afneemt;
- de filezwaarte bij alle alternatieven afneemt, waarbij de OV-alternatieven het beste scoren. 'Kracht van Utrecht' (KvU) scoort het beste. Het is echter onduidelijk of de filezwaarte daarmee op het in de richtlijnen genoemde niveau van 1992 is gebracht, omdat het een relatieve vergelijking ten opzichte van de referentie betreft;
- een toename van het aantal voertuigkilometers op het HWN positief wordt beoordeeld. De redenatie is dat het verkeer meer kilometers op het HWN maakt en dat betekent dat dit verkeer minder gebruik maakt van het OWN. Verkeer op het OWN zorgt voor een hogere mate van aantasting van de omgevingskwaliteit (zie pagina 73 van het achtergrondrapport).

In het MER wordt geconcludeerd dat:

- de OV-alternatieven na fase 1b niet verder worden onderzocht in de planstudie Ring Utrecht op basis van het beperkte probleemoplossend vermogen voor de NoMo-knelpunten op het hoofdwegennet;
- de relatief zware invulling van prijsbeleid in het alternatief KvU leidt tot een aanzienlijke afname van het autoverkeer (en de filezwaarte) op het HWN;
- indien er geen op maat gesneden maatregelen aan de weginfrastructuur ter plekke worden getroffen, de A27 Utrecht-Noord - Lunetten in de spits een probleemtraject blijft.

De Commissie stelt vast dat deze conclusies door de informatie uit de eerste fase goed worden onderbouwd.

⁶ Onderliggend wegennet.

⁷ De NoMo-norm kent grote en geringe overschrijdingen.

De Commissie adviseert bij de keuze van het voorkeursalternatief aan te geven in welke mate dit alternatief moet scoren op doelbereik voor bereikbaarheid.

De Commissie adviseert om de informatie uit de eerste fase mee te nemen bij de keuze voor het voorkeursalternatief. Geef aan:

- op welke wijze de effecten van het prijsbeleid worden meegenomen in de tweede fase. De Commissie adviseert in een gevoeligheidsanalyse een scenario voor prijsbeleid uit te werken. Op basis daarvan kan een duidelijk beeld ontstaan van de ‘robuustheid’ van de oplossingsrichting.
- in hoeverre en in welk besluitvormingstraject de extra OV- en fietsmaatregelen uit de alternatieven OV+++ en KvU worden uitgewerkt en hoe deze worden afgestemd met de maatregelen op het HWN.

2.3 Omgevingsdoelstelling

In de richtlijnen is naast de bereikbaarheidsdoelstelling ook een omgevingsdoelstelling opgenomen. Dit doel is vertaald als de inpassing/vormgeving van de weg zodanig te verwezenlijken dat deze een logische ordening van functies in de omgeving ondersteunt en bijdraagt aan een verbetering van de leefbaarheid in het gebied rond de weg (zie pagina 20 van de richtlijnen).⁸

De Commissie constateert over de omgevingsdoelstelling in het MER eerste fase:

- in fase 1a heeft een verkenning van ‘de hoeken van het speelveld’ plaatsgevonden. In deze fase is een brede verkenning uitgevoerd naar de ruimtelijke ontwikkelingen en ambities. De alternatieven zijn getoetst op hun effecten op de leefomgeving (voor natuur, landschap en cultuurhistorie, zie ook studie van bureau Must). Op basis van deze uitkomsten zijn de alternatieven geselecteerd. Hierbij is het alternatief ‘Spreiden’ in de vorm van een extra regionale ringweg afgevallen. Een optimalisatie van de alternatieven is uitgewerkt in fase 1b;
- in fase 1b zijn de alternatieven hoofdzakelijk verkeerskundig beoordeeld (zie ook paragraaf 4 bereikbaarheidsdoelstellingen). In deze fase zijn de alternatieven op basis van ‘expert judgement’ beoordeeld op hun doelbereik voor de omgevingsdoelstelling (MER eerste fase Achtergrondrapport p. 140 en 210). Op basis van de toe-/afname van de verkeersintensiteiten is beredeneerd wat de effecten op de luchtkwaliteit, geluidbelasting en gezondheid zijn. De alternatieven OV+++ en KvU scoren positief op de omgevingsdoelstelling door de lagere verkeersintensiteiten. Deze alternatieven worden in fase 1c niet verder uitgewerkt, omdat ze niet voldoen aan de NoMo-streefwaarden;
- in fase 1c zijn de effecten van de geselecteerde wegalternatieven uitgebreider beschreven. Op basis van deze informatie concludeert de Commissie dat deze alternatieven zonder uitvoering van mitigerende maatregelen niet voldoen aan de omgevingsdoelstellingen. Het uitwerken van mitigerende maatregelen voor geluid, lucht-

⁸ Deze verbetering wordt getoetst aan de referentiesituatie in 2020.

kwaliteit, gezondheid, externe veiligheid, natuur, landschap, cultuurhistorie en archeologie en recreatie vormt daarom een belangrijk aspect voor de tweede fase van het MER.

De Commissie merkt op dat in het rapport van bureau Must de alternatieven van fase 1a zijn onderzocht en ook gekeken is naar mitigerende maatregelen en de kosten daarvan. Op grond van de analyse van de effecten op het ruimtegebruik worden naast de mitigerende inpassingsmaatregelen ook ontwerpvoorstellen voor bijvoorbeeld verdiepte ligging, overkapping en ondertunneling van weggedeelten gedaan. Hierdoor krijgt de inpassing een grote kwaliteitssprong. Bureau Must heeft daarbij ook een kostenindicatie gegeven. Deze blijkt het beschikbare budget ruim te overstijgen.

Geluid

In het akoestisch onderzoek wordt een indicatie gegeven van mitigerende maatregelen waarmee voldaan kan worden aan de bepalingen uit de Wet geluidhinder (Wgh). Echter voldoen aan de bepalingen uit de Wgh betekent veelal dat er geen sprake is van standstill, laat staan dat de geluidbelasting vermindert (doelstelling van het initiatief is onder andere bijdragen aan een verbetering van de leefbaarheid). Om te voldoen aan de bepalingen uit de Wgh zijn er, afhankelijk van het alternatief⁹, omvangrijke maatregelen nodig.

De Commissie adviseert bij de keuze voor het voorkeursalternatief concreet aan te geven hoe de omgevingsdoelstelling zich verhoudt tot de bereikbaarheidsdoelstelling.

Werk in de tweede fase de mitigerende maatregelen voor geluid, luchtkwaliteit, gezondheid, externe veiligheid, natuur, landschap, cultuurhistorie, archeologie en recreatie uit. Geef aan hoe deze maatregelen bijdragen aan de omgevingsdoelstelling en hoe zich dit verhoudt tot het beschikbare budget.

Indien realisatie van de omgevingsdoelstelling, van bijvoorbeeld geluid, binnen het voorkeursalternatief niet voldoende mogelijk is met mitigerende maatregelen, adviseert de Commissie inspiratie te halen uit de maatregelen of varianten uit de alternatieven die in de eerste fase van het MER zijn afgefallen. De maatregelen waarmee de omgevingsdoelstelling kan worden gerealiseerd zullen dan expliciet moeten worden opgenomen in het MER tweede fase.

2.4 Ladder van Verdaas

De Commissie constateert dat de eerste vier stappen van de Ladder van Verdaas worden gebruikt om de referentiesituatie te beschrijven. Daarbij worden de volgende uitgangspunten geformuleerd:

- stap 1, ruimtelijke ontwikkeling; de geplande ruimtelijke ontwikkelingen tot 2020 zijn meegenomen als invoergegevens voor de toekomstige verkeersstromen. Het uitgangspunt is dat er in de planstudie geen principiële ruimtelijke keuzes worden gemaakt;

⁹ Voor de alternatieven West en Combi zijn de meest omvangrijke maatregelen noodzakelijk met name aan en langs de NRU.

- stap 2, prijsbeleid; in de referentie is beprijzen niet meegenomen. In de eerste fase zijn verschillende gevoeligheidsanalyses uitgevoerd voor prijsbeleid. Bij de wegalternatieven is gebruik gemaakt van een basistarief van 6,7 cent per kilometer zonder verdere differentiatie. Dit is overeenkomstig de beleidslijn van het Ministerie van V&W;
- stap 3 en 4, mobiliteitsmanagement, fiets en OV: hier zijn de VERDER maatregelen en OV-plannen voor de korte termijn als input voor de referentie 2020 gehanteerd.

De Commissie constateert dat de methodiek van de Ladder van Verdaas vooral is gebruikt voor de beschrijving van de referentie en het testen van de “robustheid” van de noodzaak tot capaciteitsuitbreiding. Uitzondering hierop vormen de alternatieven OV+++ en KvU waarin een differentiatie van het prijsbeleid en een verdergaande investering in OV-voorzieningen worden voorgesteld. Deze alternatieven zijn doorontwikkeld volgens de methodiek van de Ladder van Verdaas. De Commissie adviseert aan te geven hoe onderdelen van de in fase 1b afgevalen alternatieven alsnog een plaats kunnen krijgen in de tweede fase.

2.5 Referentiesituatie

In het MER wordt het jaar 2020 als referentie gehanteerd. De Commissie merkt op dat:

- in deze referentie weginfrastructuurprojecten zijn meegenomen waar nog geen definitief besluit over is genomen. Het gaat hier wel om projecten die al ver in de besluitvormingsprocedure zijn gevorderd en die deel uitmaken van het totale pakket aan maatregelen aan de weginfrastructuur rondom Utrecht. De Commissie merkt overigens op dat het niet meenemen van deze wegwitbreidingen in de omgeving ertoe zou kunnen leiden, dat de (toekomstige) knelpunten op de Ring dan onvoldoende of niet in beeld zouden komen en pas na realisatie van de andere projecten in de ‘Driehoek’ manifest zouden zijn geworden. Het besluit deze wegprojecten daarom in verkeerskundige zin in de referentie op te nemen valt te billijken;
- de gekozen referentie samenhangt met de beschikbaarheid van het NRM model waarmee prognoses kunnen worden gemaakt voor het jaar 2020. Op dit moment is er geen model beschikbaar dat uitspraken doet over de situatie na deze periode. De Commissie merkt hierbij op dat dit opmerkelijk is gezien het feit dat geen van de alternatieven vóór 2020 zal (kunnen) zijn gerealiseerd. Het jaar 2030 wordt wel door-gerekend op basis van de structuurvisie Utrecht met 2020 als basisjaar, maar de inschatting van de lange termijn behoefte aan wegcapaciteit blijft erg onzeker.

De Commissie merkt op dat in een aanvulling op het MER eerste fase voor de A27 Everdingen-Hooipolder Rijkswaterstaat aannemelijk heeft gemaakt dat een afname van het verkeer na 2020 zeer onwaarschijnlijk is en dat er – met name in de Randstad – vrijwel zeker nog groei zal optreden.

De Commissie adviseert een analyse, zoals uitgevoerd voor de A27 Everdingen-Hooipolder, in de tweede fase uit te voeren. Gebruik dit om aan te tonen dat het geselecteerde voorkeursalternatief voor de Ring Utrecht ook een robuuste oplossing is voor de periode na 2020.

2.6 Prijsbeleid

Het prijsbeleid is in het MER meegenomen door middel van een eenvoudige gevoeligheidsanalyse. De Commissie constateert dat voor:

- de wegalternatieven West, Oost en Combinatie in fase 1b prijsbeleid is meegenomen. Daarbij is uitgegaan van alleen invoering van een basisheffing van 7 cent per kilometer;
- het alternatief OV+++ prijsbeleid is meegenomen met een basisheffing van 3,5 cent per kilometer (zie p. 43/44 van het MER);
- het alternatief KvU prijsbeleid gedifferentieerd is meegenomen: een basisheffing van 7 cent per kilometer en een spitsheffing voor geselecteerde wegvakken van 11 cent per kilometer.

De Commissie constateert dat de uitgangspunten van het meenemen van prijsbeleid voor de verschillende alternatieven en de referentiesituatie niet consistent zijn. Het is daarom lastig om eenduidige conclusies te verbinden aan de effecten van prijsbeleid. Wel kan de conclusie worden getrokken dat het effect van prijsbeleid in het alternatief KvU tot een grotere afname van het aantal voertuigverliesuren ten opzichte van de referentie leidt maar niet voldoet aan de NoMo streefwaarden op de probleemtrajecten. Of in de KvU wordt voldaan aan het referentieniveau van aantal verliesuren in 1992 blijft onduidelijk.

De Commissie adviseert om bij het vaststellen van het voorkeursalternatief aan te geven op welke wijze prijsbeleid in de tweede fase zal worden meegenomen. Geef aan in hoeverre het voorkeursalternatief daarmee kan voldoen aan de referentie van het aantal voertuigverliesuren in 1992.¹⁰

2.7 Meest milieuvriendelijke alternatief

Op pagina 66 van het MER eerste fase staat: *'Een voor de hand liggende gedachte lijkt om een inzet op OV-maatregelen (in plaats van aanpassing aan de weginfrastructuur) als vertrekpunt voor een mma te kiezen.'* Uit de analyse in het MER blijkt echter dat de OV-maatregelen alléén (zelfstandig) geen oplossing bieden voor de capaciteitsproblemen op de weg. Voor de verdere uitwerking van het mma wordt daarom Alternatief Oost als basis genomen.

In het MER wordt geconcludeerd dat de alternatieven OV+++ en KvU geen bijdrage zouden leveren aan het verminderen van bestaande knelpunten op het gebied van verkeersdruk en daarmee ook nauwelijks op het gebied van geluidhinder, luchtkwaliteit en barrièrewerking. De Commissie merkt echter op dat met name de invoering van gedifferentieerd prijsbeleid in het alternatief KvU effect heeft op de reductie van het aantal voertuigkilometers en daarmee ook een bijdrage kan leveren aan de verbetering van de omgevingskwaliteit.¹¹ De vermindering van het aantal kilometers over de verschillende wegen in het alternatief KvU is 8 % op het HWN en 14 % op het OWN ten opzichte van de referentie. Dit leidt lokaal tot een beperkt ge-

¹⁰ In het MER is bij leemten in kennis aangegeven dat op projectniveau niet getoetst kan worden aan deze doelstelling, dit kan alleen op landelijk niveau.

¹¹ Hierbij is alleen gekeken naar de effecten gerelateerd aan voertuigkilometers.

luidreducerend effect.¹² Voor luchtkwaliteit kunnen de effecten lokaal groter zijn, zeker als de doorstroming ook verbetert.

De Commissie kan zich vinden in de conclusie dat alternatief Oost de basis vormt voor het mma, dat in de tweede fase nader zal worden uitgewerkt en geoptimaliseerd. De Commissie adviseert, vanwege de positieve effecten op omgevingskwaliteit, in het mma een gevoeligheidsanalyse uit te voeren die inzicht geeft in de effecten van gedifferentieerd prijsbeleid.

2.8 Milieueffecten

Gezondheid

De Commissie constateert dat zowel bij gezondheid (p.24) als bij de beoordelingswaarde voor geluid het aantal ernstig gehinderden, het aantal slaapverstoorden en het aantal personen met geluidsbelasting groter dan 60 dB worden genoemd. De Commissie merkt op dat gezondheidseffecten en de leefbaarheid bij lagere geluidbelastingen daarmee niet worden meegenomen. Juist bij nieuwe infrastructuur (nieuwe doorsnijdingen en nieuwe tracés zoals de alternatieven West en Combi) waar de geluidbelasting in de huidige situatie laag is, vermindert de leefbaarheid, hetgeen gezondheidseffecten met zich meebrengt.

De Commissie adviseert om bij de keuze voor het voorkeursalternatief ook rekening te houden met de toename van geluidsbelasting onder de 60 dB, dit is met name relevant bij de aanleg van nieuwe tracés. Werk in de tweede fase ook de geluidsbelasting onder de 60 dB uit en ga na welke mitigerende maatregelen kunnen worden genomen om de toename onder deze grens te beperken.

Geluid en lucht OWN

De Commissie merkt op dat contourenkaarten¹³ voor zowel geluid als lucht verwarrend kunnen zijn. Deze kaarten geven namelijk alleen effecten van het HWN weer. Zo laten de contourenkaarten veel groene gebieden zien (geluidsbelasting kleiner dan 48 dB of PM₁₀ en NO₂ concentraties kleiner dan 25 µg/m³). Dit suggereert bijvoorbeeld dat het in de hele binnenstad en de gebieden buiten de beschouwde wegen relatief stil is en de lucht relatief schoon is. De werkelijkheid is uiteraard anders, zodra ook de contouren van andere bronnen dan alleen het HWN worden gepresenteerd.

De Commissie adviseert om in de tweede fase bij de uitwerking van het voorkeursalternatief ook de effecten op lucht, geluid en gezondheid¹⁴ van het OWN uit te werken.

¹² Een verbetering van minder dan 1 dB. De verbetering van de omgevingskwaliteit is voor wat betreft het aspect geluid daarmee nauwelijks merkbaar.

¹³ Zie deelrapport: fase 1 MER ring Utrecht stap 1c; Resultaten onderzoek geluid, luchtkwaliteit en gezondheid voor Hoofdwegennet.

¹⁴ Zie voor dosis-effect relaties, rekenmethodieken en toelichting bijvoorbeeld:

- RIVM-report 500029001/2005 Trends in the environmental burden of disease in the Netherlands 1980 - 2020. AB Knol, BAM Staatsen;
- GGD-Richtlijn Gezondheidsaspecten Besluit Luchtkwaliteit. Landelijk centrum medische milieukunde. 8-12-2005;
- WHO-rapport (2009) 'Economic valuation of transport-related health effects'.

2.9 Passende beoordeling Natura 2000-gebieden

Passende beoordeling

In de effecttabel bij het MER scoren de alternatieven West en het Combi '–' en de alternatieven Oost '–' voor Natura2000-gebieden. Een passende beoordeling ontbreekt in de eerste fase van het MER.

De Commissie adviseert om bij de keuze van het voorkeursalternatief rekening te houden met de effecten op Natura 2000-gebieden. In het geval er wordt gekozen voor een alternatief met negatieve effecten wordt geadviseerd aan te geven of een (verdere) overschrijding ontstaat van de kritische depositiewaarden, al dan niet in cumulatie met andere plannen of activiteiten buiten het plangebied. Indien dit het geval is zijn significant negatieve gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen niet uit te sluiten. In dat geval moet in een passende beoordeling worden nagegaan welke emissie- en depositiebeperkende maatregelen genomen kunnen worden (zoals maatregelen uit de in ontwikkeling zijnde beheerplannen voor de Natura 2000-gebieden). Neem deze passende beoordeling op in het MER tweede fase en doorloop indien nodig de ADC-toets.

Geef in het MER tweede fase aan of het voorkeursalternatief past binnen de nog vast te stellen beheerplannen voor de nabijgelegen Natura 2000-gebieden en binnen de door de Minister van LNV nog vast te stellen Programmatische Aanpak Stikstof (PAS).

2.10 Landschap, cultuurhistorie en archeologie en natuur

Het rapport van bureau Must geeft een overzicht van de stedelijke ontwikkelingen, landschap en recreatie, natuurgebieden en ecologie en cultuurhistorie. Voor de alternatieven van fase 1a is aangegeven welke gevolgen deze hebben voor de ruimtelijke ontwikkeling van de omgeving, inclusief noodzakelijke inpassingsmaatregelen. In de daarop volgende afweging zijn de alternatieven op de genoemde aspecten beoordeeld en zijn onder meer de alternatieven west (door Leidse Rijn) en spreiden (Kromme Rijngebied) als onvoldoende gekwalificeerd. In de paragraaf Bouwstenen worden voor de resterende alternatieven van fase 1a ontwikkelingsopgaven per deelgebied globaal uitgewerkt. Hierbij is gekozen voor een hoog ambitieniveau en heeft men een ruime zone rond de tracés meegenomen. Aanbevolen wordt om op grote delen van de tracés te kiezen voor ondertunneling, overkluizing of verdiepte ligging. De ontwikkelingszones die op deze manier beschikbaar komen in een ruime zone langs het tracé moeten voor (ruimtelijk-economische) opbrengsten zorgen. Deze informatie kan ook bruikbaar zijn voor een meer gedetailleerde uitwerking in de tweede fase. De Commissie constateert dat het hoge ambitieniveau zeer waarschijnlijk niet zal passen in de financiële kaders die het ontwerpteam heeft meegekregen.

De Rijksadviseurs voor infrastructuur en landschap (college van Rijksbouwmeesters) zijn nauw betrokken bij de studie van Must en onderschrijven de aanbevelingen uit het rapport.

Zij voegen daaraan toe dat de aanpak in de eerste fase met separate studies in de tweede fase moet worden gewijzigd in een aanpak met een interdisciplinair ontwerpteam waarin alle vakgebieden vertegenwoordigd zijn.

De Commissie adviseert de adviezen van de 'Rijksadviseurs' mee te nemen in de tweede fase.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER 1^e fase

Initiatiefnemer: Rijkswaterstaat, dienst Utrecht

Bevoegd gezag: Minister van Verkeer en Waterstaat (coördinerend), Minister van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, College van Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht, College van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht

Besluit: Tracébesluit en/of besluit in het kader van de Wet op de ruimtelijke ordening.

Categorie Besluit m.e.r.: C1.2, C1.3, C1.4 en/of C.1.5.

Activiteit: Verbeteren van de doorstroming van verkeer in de provincie Utrecht, waarbij de nadruk ligt op het oplossen van de knelpunten op het wegennet rondom Utrecht.

Bijzonderheden:

De Commissie voor de m.e.r. toetst in deze tussentijdse fase of de informatie in het MER 1^e fase aanwezig is om de keuze voor het voorkeursalternatief te kunnen nemen. Nadat het voorkeursalternatief is vastgesteld zal de Commissie aanvullend adviseren over de richtlijnen voor het MER 2^e fase. Na afronding van het MER 2^e fase zal de Commissie opnieuw een toetsingsadvies uitbrengen en een definitief oordeel geven.

Procedurale gegevens:

aankondiging start procedure in de Staatscourant: 4 december 2008

ter inzage legging informatie over het voornemen: 5 december 2008 tot en met 28 januari 2009

adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 22 december 2008

richtlijnenadvies uitgebracht: 12 maart 2009

richtlijnen vastgesteld: 18 mei 2009

consultatieronde MER 1^e fase: 18 augustus 2010 tot en met 29 september 2010

aanvraag tussentijds toetsingsadvies MER 1^e fase bij de Commissie m.e.r.: 19 augustus 2010

tussentijds toetsingsadvies MER 1^e fase uitgebracht: 13 oktober 2010

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

ir. J.A. Huizer

ir. W.H.A.M. Keijsers

drs. Y.J. van Manen

drs. R. Meeuwsen (werkgroepsecretaris)

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

ir. K.A.A. van der Spek

ir. J. Termorshuizen

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in de besluitvorming. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.7 dan wel 7.23 van de Wet milieubeheer en de eventuele documenten over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake, als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, alvorens het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies dus op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie www.commissiemer.nl op de pagina *Commissie m.e.r.*

Betrokken documenten:

Dit advies is gebaseerd op de documenten die de Commissie per brief van 12 augustus van Rijkswaterstaat heeft ontvangen, versies eindconcept, 27 juli 2010.

Overige betrokken documenten:

- Ruimtelijke verkenning Ring Utrecht. Bureau must. Amsterdam, 10 september 2009.
- Brief College van Rijksadviseurs. Betreft: Advies studies Ring Utrecht – Knooppunt Hoevelaken, 30 juni 2009.

De Commissie heeft kennis genomen van de consultatiedocumenten, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieuomstandigheden of te onderzoeken alternatieven. Een overzicht van de consultatiedocumenten is opgenomen in bijlage 2.

BIJLAGE 2: Lijst van reacties consultatieperiode MER 1^e fase

Unieke reacties:

1. 156 kaartjes tijdens vier bewonersavonden
2. Bewoner uit Utrecht
3. Bewoner uit Utrecht
4. Bewoner uit Utrecht
5. Bewoner uit Utrecht
6. Bewoner uit Utrecht
7. Bewoner uit Utrecht
8. Bewoner uit Utrecht
9. Bewoner uit Utrecht
10. Bewoner uit Utrecht
11. Bewoner uit Utrecht
12. Bewoner uit Utrecht
13. Bewoner uit Maarssen
14. Bewoner uit Maarssen
15. Bewoner uit Houten
16. Bewoner uit De Bilt
17. Bewoner uit De Bilt
18. Bewoner uit De Bilt
19. SV Kampong, Utrecht

Gebundelde reacties:

20. Gebundelde reactie namens 13 bewoners uit Utrecht (Lunetten)
21. Gebundelde reactie namens 19 bewoners uit Maarssen
22. Gebundelde reactie van de Dorpsraad Groenekan, mede namens Bewonersgroep Konin-
gin
Wilhelminaweg, Stichting Stop Geluidshinder Maartensdijk, Stichting Groenekans Land-
schap, Stichting Behoud Noorderpark, Platform Utrechtse Natuur en Milieu groepen en
17 bewoners
23. Bewonersgroep Laat Lunetten niet Stikken, mede namens Bewoners Overleg Lunetten en
verschillende bewoners (via 23 voorgeschreven kaartjes), Utrecht

Reacties van bewoners- en belangengroepen:

24. Werkgroep A27 Voordorp, Utrecht
25. Bewonersplatform Overvecht, Utrecht
26. Stichting Bewoners Belangen Groep Overvecht, Utrecht
27. Dassenwerkgroep Maartensdijk
28. Natuur- en Milieugroep Overvecht, Utrecht
29. Volkstuinvereniging De Doordouwers, Utrecht
30. Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed, Amersfoort
31. Vrienden van Amelisweerd, Utrecht
32. Stichting Rijnsweerd Utrecht, Utrecht
33. Stichting Milieuzorg Zeist e.o., Bilthoven
34. PvdA Stichtse Vecht, Maarssen

35. Stichting Klank, Utrecht
36. Wijkcommissie Zandweg-Oostwaard, Maarssen
37. Fietsersbond afdeling Houten, Houten
38. Milieuwerkgroep Houten, Houten
39. Milieuadviesraad Maarssen, Maarssen
40. Stichting Bewoners Overleg Lunetten, Utrecht
41. EVO, mede namens Transport en Logistiek Nederland, de Kamer van Koophandel Midden Nederland, VNO-NCW Utrecht en de Kamer van Koophandel Gooi- Eem en Flevoland, Zoetermeer
42. Natuur- en Milieufederatie Utrecht, Utrecht

Reacties van gemeenten:

43. College van B&W gemeente De Bilt, Bilthoven
44. College van B&W gemeente Bunnik, Bunnik
45. College van B&W gemeente Maarssen, Maarssen
46. College van B&W gemeente Houten, Houten

Tussentijds toetsingsadvies over het milieueffectrapport 1^e fase, Ring Utrecht

In het programma VERDER werken Rijk en regio samen aan een integrale aanpak om de bereikbaarheid van de regio Midden-Nederland te verbeteren. Eén van de ingrepen is de capaciteit van het wegennet vergroten, daartoe is de planstudie Ring Utrecht opgestart. Voor de Ring Utrecht wordt de verkorte Tracé/milieueffectrapportage (m.e.r.-)procedure gevolgd. Het MER is opgedeeld in twee fasen. In de eerste fase worden mogelijke oplossingsrichtingen onderzocht.

Dit tussentijds toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. gaat over de inhoud van het MER 1e fase.

ISBN: 978-90-421-3151-4



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E mer@eia.nl

w www.commissiemer.nl

