



Commissie voor de
milieueffectrapportage

A27/A12 Ring Utrecht

Toetsingsadvies over het geactualiseerde milieueffectrapport

9 april 2020 / projectnummer: 2505



1 Advies over het MER in het kort

De minister van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: de minister) wil een goede en veilige doorstroming op de A27/A12 Ring Utrecht bereiken, de kwaliteit van de leefomgeving behouden en daar waar mogelijk verbeteren. Daartoe is in 2016 een tracébesluit genomen waarvoor een milieueffectrapport is opgesteld (hierna: het MER 2016). De minister bereidt een nieuw tracébesluit in 2020 voor¹. Voor de verdiepte ligging van de A27 bij Amelisweerd is een actualisatie van het milieueffectrapport² (hierna: het geactualiseerde MER) opgesteld over de te kiezen bouwmethode.

De minister heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage gevraagd te adviseren over de juistheid en de volledigheid van het geactualiseerde MER.

Wat blijkt uit het MER?

De bestaande verdiepte ligging van de A27 is deels uitgevoerd met een foliebakconstructie en deels met een betonnen bak ter hoogte van Amelisweerd. In het MER 2016 zijn vijf bouwmethodes voor de realisatie van de verbreding onderzocht. Volgens het geactualiseerde MER is bij vier van deze methodes het risico op schade aan het folie tijdens de bouwfase te groot, waardoor mogelijk de A27 onder water zou lopen. Deze bouwmethodes zijn daarom niet haalbaar.

Het geactualiseerde MER werkt een beheersmaatregel bij de bouwmethode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling) uit. Het gaat om een waterremmende schermwand tot 70 m diepte in de ondergrond. Zonder deze wand zijn volgens het geactualiseerde MER de effecten op de omgeving te groot, omdat in de aanlegfase zeer grote hoeveelheden water onttrokken moeten worden.

De milieueffecten van de wand in de gebruiksfase (zonder grondwateronttrekking en retourbemaling) zijn als neutraal beoordeeld. Aan de oostzijde (Amelisweerd) is het effect van een geringe grondwaterstijging in het licht van de klimaatverandering als licht positief beoordeeld.

Tijdens de aanlegfase wordt geluid veroorzaakt door met name het frezen van diepwanden en door bentoniet-scheidingsinstallaties.

De aanleg leidt zonder maatregelen tot belangrijke verstoring van beschermde soorten, met name vogels.

Wat is advies van de Commissie?

Het geactualiseerde MER is helder opgebouwd en voorzien van een voor een breed publiek leesbare samenvatting. Het bevat voor veel onderwerpen gedetailleerde informatie. De Commissie vindt dat het geactualiseerde MER de gevolgen van geluid³, lucht, bouwverkeer en

¹ Een ontwerp van het tracébesluit is ten tijde van dit advies nog niet beschikbaar. De Commissie kan daarom niet nagaan of het MER ten grondslag kan worden gelegd aan het te nemen besluit.

² 'Actualisatie MER A27/A12 Ring Utrecht', 6 maart 2020. Het advies van de Commissie ziet op dit rapport en de daarbij geleverde onderliggende onderzoeken.

³ De Commissie onderschrijft de conclusie dat geluidseffecten op de leefomgeving door maatregelen beperkt kunnen worden.

externe veiligheid op de leefomgeving goed in beeld brengt. Zij beveelt aan om speciale aandacht te schenken aan invoegend bouwverkeer op de A27 vanaf de stadskwakerij in noordelijke richting.

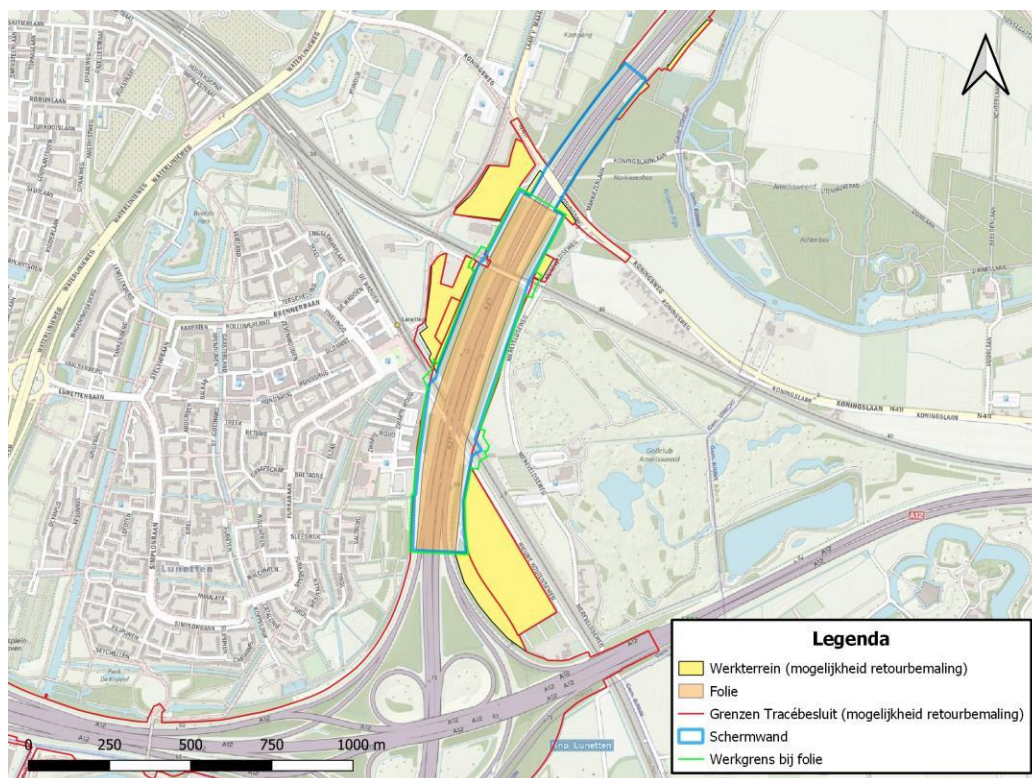
Het geactualiseerde MER brengt de effecten op natuur door verandering van het grondwaterpeil gedetailleerd in beeld, maar geeft nog geen informatie hoe natuurschade door een toename van stikstofdepositie kan worden voorkomen. De gevolgen voor populaties van beschermde soorten en de te treffen mitigerende/compenserende zijn nog niet volledig in beeld.

De Commissie signaleert bij de toetsing van het geactualiseerde MER dat essentiële informatie ontbreekt voor het volwaardig meewegen van het milieubelang bij de besluitvorming over het tracébesluit. Het gaat om de volgende informatie:

- De uitgangspunten en randvoorwaarden waarbinnen is gezocht naar een bouwmethode met een beheersbaar risicoprofiel en het zoeken naar een optimalisatie door mogelijke combinaties van bouwmethodes.
- De beschrijving van de hoeveelheid te verpompen grondwater en de daarbij behorende milieueffecten van de 'methode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling)' zonder schermwand.
- De beschrijving welke beheersmaatregelen (naast een schermwand) bij de methode bemaling mogelijk zijn en wat de milieugevolgen daarvan zijn.
- De beschrijving van de milieugevolgen van de schermwand als gevolg van uitvoeringsrisico's bij de aanleg, het gebruik van grondstoffen en de uitstoot van broeikasgassen.
- Een beoordeling van de effecten op natuurbeheertypen zoals park- of stinzenbos in beschermde natuurgebieden, een nader onderzoek naar aanwezige beschermde diersoorten en de mogelijk te nemen maatregelen om achteruitgang in die soorten te voorkomen.
- Een aanvulling op het archeologisch onderzoek westelijk van het tracé, Vindplaats 12 en mogelijk ingegraven leidingentracés.

De Commissie adviseert deze informatie in een aanvulling op het geactualiseerde MER op te nemen, en dan pas een besluit te nemen over het tracébesluit.

In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar oordeel toe en geeft ze aandachtspunten voor het vervolgtraject.



Bron: Afbeelding 2.5 geactualiseerd MER

Achtergrond

In 2016 is een tracébesluit genomen om de doorstroming, en waar mogelijk, de leefomgevingskwaliteit rond Ring Utrecht te verbeteren. Hiertoe was in 2016 een MER opgesteld omdat volgens categorie C1.2 van de bijlage bij het Besluit m.e.r. de aanleg van een autosnelweg m.e.r.-plichtig is. De Commissie heeft een advies uitgebracht over het MER 2016. Het tracébesluit 2016 is in 2018 gewijzigd (vanwege compensatie bomenkap) en op 17 juli 2019 door de Afdeling bestuursrechtspraak vernietigd omdat het PAS niet langer ten grondslag gelegd kon worden aan besluiten. De minister van I&W is voornemens om in 2020 een nieuw tracébesluit te nemen. Omdat de bouwmethodes ter plaatse van de verdiepte ligging van de A27 bij Amelisweerd niet bleken te voldoen, is een actualisatie van het MER 2016 nodig en wordt deze wijziging meegenomen in het te nemen tracébesluit. Een ontwerp van het tracébesluit is nog niet voorhanden.

Volgens categorie C15.1 van de bijlage bij het Besluit m.e.r. is ook het infiltreren of onttrekken van grondwater aan de bodem m.e.r.-plichtig. Voor de benodigde vergunning daarvoor is het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden bevoegd gezag.

Waarom een advies?

De onafhankelijke Commissie m.e.r. is bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. De Commissie schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag – in dit geval de minister van Infrastructuur en Waterstaat – besluit over het tracébesluit.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt door nummer [2505](#) op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak.

2 Toelichting op het advies

In dit hoofdstuk licht de Commissie haar oordeel toe en geeft zij adviezen voor de op te stellen aanvulling. Deze adviezen zijn opgenomen in een tekstkader. Naar het oordeel van de Commissie is het uitvoeren ervan essentieel om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

In de tekst wordt ook een aantal aanbevelingen gedaan. Deze zijn bedoeld om de kwaliteit van de besluitvorming, nu en in de toekomst, te verbeteren.

2.1 Keuze bouwmethode bemaling met diepe schermwand

2.1.1 Onderbouwing keuze bouwmethode

Voorgeschiedenis

In de periode tot 2010 zijn diverse studies uitgevoerd naar de mogelijkheden om de doorstroming op de Ring Utrecht te verbeteren en daarbij de kwaliteit van de leefomgeving gelijkwaardig te houden en zo mogelijk te verbeteren. Daartoe is een MER opgesteld in 2010, waarover de Commissie een advies heeft uitgebracht. In het MER 2010 zijn diverse alternatieven en varianten onderzocht, te verdelen in de categorieën 'openbaar vervoer, prijsbeleid, mobiliteitsmanagement' en 'maatregelen aan de wegen van de Ring'. Op basis van dit onderzoek is in 2014 een voorkeursalternatief door de minister vastgesteld.

Het MER 2016 beschrijft onder andere de milieugevolgen van het ontwerp-tracébesluit (wegverbreding en aanpassingen van knooppunten en aansluitingen op de A27, A28 en A12). Ter plaatse van de verdiepte ligging van de A27, binnen de aanwezige foliebakconstructie en bakconstructie, zijn vijf bouwmethodes voor het realiseren van de gewenste verbreding onderzocht⁴. Het gaat om de wateropzetmethode, de sleufmethode, de persmethode, de groutmethode en de methode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling). Het MER 2016 concludeert dat alle vijf de bouwmethodes, eventueel in combinatie, mogelijk zijn om de verbreding binnen de bakconstructie te realiseren en dat *'het bouwen boven de folie met acceptabele risico's mogelijk is en dat daarmee het ontwerp maakbaar is'*. Uitgangspunt daarbij is dat de bouw geen schade aan de folie toebrengt zodat de A27 niet onder water komt te staan. Alleen de methode 'tijdelijke verlaging van het grondwater' leidt volgens het MER 2016 tot mogelijke negatieve milieugevolgen. Het MER 2016 stelde dat bij de keuze voor deze bouwmethode een nader gedetailleerd effectonderzoek noodzakelijk is. De Commissie heeft ook over het MER 2016 een advies uitgebracht⁵.

Methode bemaling

Het geactualiseerde MER stelt dat vier van vijf bouwmethodes uit het MER 2016 binnen de foliebakconstructie tot zodanig grote risico's op schade aan de folie tijdens de aanleg leiden dat deze niet uitvoerbaar zijn. Ook stelt het MER dat de uitvoering van de vijfde bouwmethode 'tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling)' leidt tot het onttrekken van zeer grote hoeveelheden grondwater met alle negatieve gevolgen daarvan op de omgeving. Met aanvullende beheersmaatregelen zou deze bouwmethode wel uitvoerbaar

⁴ De resultaten hiervan zijn samengevat in het rapport van Witteveen+Bos van november 2015.

⁵ Toetsingsadvies over het milieueffectrapport A27/A12 Ring Utrecht d.d. 24 augustus 2016, projectnummer 2505.

kunnen zijn. Het MER onderzoekt daarom de methode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling), met als beheersmaatregel het aanbrengen van een schermwandconstructie tot grote diepte. Dit wordt in het MER summier toegelicht⁶. Samengevat stelt het MER dat op basis van nieuwe inzichten de gewenste verbreding van de A27 binnen de bakconstructie zonder beheersmaatregel niet haalbaar is met een beheersbaar risicoprofiel⁷.

De Commissie vindt die conclusie onvoldoende navolgbaar. Het MER maakt niet duidelijk binnen welke randvoorwaarden en uitgangspunten is gezocht naar een bouwmethode met een beheersbaar risicoprofiel. Ook is niet duidelijk of de uitgangspunten van het MER 2016 (waaronder het verkeerskundig ontwerp) nog actueel zijn. Als dat het geval is, dan is het van belang om te beschrijven waarom de mogelijke risico's van de bouwmethodes anders worden ingeschat dan in 2016.

Daarnaast is in het MER ten onrechte niet beschreven of gezocht naar een optimalisatie door een combinatie van verschillende bouwmethodes, die expliciet onderscheid maken tussen de oplossing bij de foliebakconstructie en bij de betonnen bakconstructie. Met name voor het deel van de A27 in de bakconstructie (ter hoogte van Amelisweerd) is een gewapend betonnen diepwand in combinatie met ontgraving (eventueel in den natte) en toepassing van onderwaterbeton met mogelijk minder milieueffecten wellicht een optie. Specifiek aandachtspunt hierbij is de aansluiting op de bestaande foliebakconstructie.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER voorafgaand aan de besluitvorming:

- de randvoorwaarden en uitgangspunten (waaronder het verkeerskundig ontwerp) waarbinnen is gezocht naar een bouwmethode met een beheersbaar risicoprofiel en de wijzigingen hierin ten opzichte van 2016 toe te lichten;
- te zoeken naar een optimalisatie door mogelijke combinaties van bouwmethodes, die onderscheid maken in de bouwmethode bij de foliebakconstructie en bij de betonnen bakconstructie.

2.1.2 Beheersmaatregel

Keuze beheersmaatregel

Het geactualiseerde MER stelt dat de methode bemaling zonder beheersmaatregel leidt tot het onttrekken van zeer grote hoeveelheden grondwater, met onacceptabele milieugevolgen voor de omgeving. Het is niet duidelijk om hoeveel grondwater het gaat en wat de grondwaterstandsverlagingen en milieugevolgen daarvan zijn. Ook geeft het geactualiseerde MER geen informatie over mogelijke andere beheersmaatregelen en hoe tot de keuze voor de voorgestelde schermwand is gekomen.

De in het geactualiseerde MER voorgestelde beheersmaatregel is zeer ingrijpend. Voor de **tijdelijke** bouwfase wordt een **permanente** schermwand in de ondergrond aangebracht over een lengte van 3,7 km aan weerszijden van de A27 over een diepte van 70 m met twee dwarswanden door de bestaande A27 heen en met complexe kruisingen met spoorinfrastructuur.

⁶ Zie paragraaf 2.1 van het MER.

⁷ De onderbouwing hiervan is opgenomen in het vertrouwelijke risicodossier (rapportage Horvat en Partners). De Commissie heeft het vertrouwelijke dossier niet ontvangen.

Een permanent obstakel in de ondergrond kan blijvende milieugevolgen hebben. Ook kan het, vergelijkbaar met de bestaande foliebakconstructie uit de jaren '80 van de vorige eeuw, tot belemmeringen leiden voor toekomstige verbredingen van de A27 of andere gewenste, ondergrondse ontwikkelingen. Er moeten daarom volgens de Commissie zwaarwegende redenen zijn om voor een tijdelijke bouwfase een permanente constructie in de ondergrond achter te laten. Het geactualiseerde MER geeft die zwaarwegende redenen op dit moment niet.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het geactualiseerde MER voorafgaand aan de besluitvorming:

- de hoeveelheid te onttrekken grondwater en de daarbij behorende milieueffecten van de 'methode met tijdelijke verlaging van de grondwaterdruk (bemaling)' zonder schermwand in het MER te beschrijven;
- te beschrijven welke beheersmaatregelen (naast een schermwand) mogelijk zijn en wat de milieugevolgen daarvan zijn.

Milieugevolgen schermwand

Uitvoeringsrisico's

Het realiseren van een schermwand tot een dergelijk grote diepte over deze lengte is, voor zover de Commissie bekend, nog niet eerder in Nederland uitgevoerd⁸. Het risico bestaat op scheefstand van de schermwand, toenemend met de diepte, hetgeen de weerstandswaarde van de schermwand negatief beïnvloedt⁹. Ook is het realiseren van een goede waterafsluitende aansluiting op de onderliggende slechtdoorlatende kleilagen een kwetsbaar punt en daarnaast zijn de kruisingen met de beide spoorwegen niet zonder risico's. Mogelijk zijn daarom de uitvoeringsrisico's en daarmee risico's op grotere milieueffecten onvoldoende in beeld gebracht¹⁰.

Gebruik van grondstoffen en klimaatmitigatie

In totaal is circa 630.000 m³ bentoniet/cement of beton nodig om de wand (aangenomen dikte 1,2 m) te realiseren met bijbehorende CO₂-emissie. De gevolgen voor het klimaat door de uitstoot van broeikasgas en het verbruik van grondstoffen zijn in het geactualiseerde MER ten onrechte niet beschreven¹¹.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het geactualiseerde MER voorafgaand aan de besluitvorming de milieugevolgen te beschrijven van de schermwand als gevolg van uitvoeringsrisico's bij de aanleg, het gebruik van grondstoffen en de uitstoot van broeikasgassen.

⁸ Bijvoorbeeld Griftpark tot 55 meter diep, Parkeergarage Vredenburg ca.35 meter, Noord-Zuidlijn station Vijzelgracht NAP – 45 meter, Delfland NAP –19 meter.

⁹ Het is niet uitgesloten dat de wand op sommige plaatsen niet helemaal loodrecht naar beneden gaat. De ondergrond is niet overal homogeen. Als dat gebeurt naast een plek waar de wand wel recht staat of scheef de andere kant op is er kans op een lek. In paragraaf 5.5 van het geactualiseerde MER wordt genoemd dat er vanaf ca. 40 meter diepte meer onzekerheid over het potentiële lek van de wand is.

¹⁰ In de gewijzigde M.e.r.-richtlijn (Wijzigingsrichtlijn 2014/52 EU) zijn de inhoudelijke vereisten aan het MER aangescherpt ten aanzien van risico's op zware ongevallen en rampen aangescherpt (zie Bijlage IV onder 8 van de Wijzigingsrichtlijn.)

¹¹ In de gewijzigde M.e.r.-richtlijn zijn tevens de inhoudelijke vereisten ten aanzien van klimaat aangescherpt (zie Bijlage IV onder 4 van de Wijzigingsrichtlijn).

2.2 Natuur

Het geactualiseerde MER gaat uitgebreid in op de gevolgen van de wegverbreding met schermwand voor de natuur in het studiegebied. Daarbij worden drie toetsingscriteria gehanteerd:

- 1) beschermde gebieden: Natura 2000-gebieden en Natuurnetwerk Nederland (NNN),
- 2) bos/stedelijk groen (bos Amelisweerd, Lunetten incl. Park de Koppel) en
- 3) beschermde fauna.

De Commissie vindt de gevolgen voor bos/stedelijk groen voldoende beschreven, maar heeft opmerkingen over de beoordeling van de gevolgen voor beschermde gebieden en fauna.

2.2.1 Beschermde gebieden

Natura 2000-gebieden

Als gevolg van de aanleg en het gebruik van de verbreding, is een toename van stikstofdepositie in omliggende Natura 2000-gebieden¹² te verwachten.

In het MER zijn geen berekeningen opgenomen van de stikstofdepositie in de aanleg- en gebruiksfase. De eventuele gevolgen voor Natura 2000-gebieden die gevoelig zijn voor vermessing en verzuring zijn daarmee niet beschreven. De minister is voornemens om deze gevolgen te betrekken bij de onderbouwing bij het te nemen tracébesluit¹³. De Commissie wijst erop dat de Wet natuurbescherming aan het besluit in de weg kan staan als aantasting van natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden niet kan worden uitgesloten.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het geactualiseerde MER voorafgaand aan de besluitvorming te onderbouwen hoe aantasting van de natuurlijke kenmerken van nabijgelegen Natura 2000-gebieden als gevolg van een toename van stikstofdepositie kan worden voorkomen.

Natuur Netwerk Nederland (NNN)

Hoofdstuk 6 van het geactualiseerde MER bevat een gedetailleerde beschrijving van de gevolgen van de wegverbreding met schermwand voor natuurwaarden in het studiegebied. Daaruit blijkt dat zonder mitigatie sprake is van negatieve ecohydrologische effecten. Door middel van mitigatie conform het 'hand aan de kraan-principe'¹⁴ wordt de verhoging van de grondwaterstand rond Amelisweerd beperkt tot maximaal 5 cm. De gevolgen voor de natuur worden na deze mitigatie als 'neutraal' beoordeeld.

De Commissie kan uit het geactualiseerde MER niet duidelijk afleiden in hoeverre er gevolgen zijn voor de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN.¹⁵ Op grond van de gevolgen voor de kwaliteit van de aanwezige natuurbeheertypen kunnen de gevolgen voor de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN in het geactualiseerde MER nader worden beoordeeld. Het geactualiseerde MER noemt de natuurbeheertypen wel (figuur 4.17), maar geeft echter geen expliciete beoordeling van de gevolgen voor de kwaliteit van deze typen.

¹² Het zal gaan om verschillende reeds door stikstofdepositie overbelaste Natura 2000-gebieden waaronder de Veluwe.

¹³ Uit de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 29 mei 2019, ECLI:NL:RVS:2019:1603, volgt dat het PAS niet meer als Passende beoordeling kan dienen.

¹⁴ Door tijdens de uitvoering de omgevingsbeïnvloeding nauwgezet te volgen, kan met de 'hand-aan-de-kraan' meer of minder grondwater in de bodem worden teruggeleid.

¹⁵ Deze kenmerken en waarden bestaan uit natuurbeheertypen zoals beschreven in het vigerende provinciale natuurbeheerplan. Hieraan zijn doelsoorten gekoppeld die indicatief zijn voor de kwaliteit van het natuurbeheertype. Zie <https://www.bij12.nl/onderwerpen/natuur-en-landschap/index-natuur-en-landschap/>.

Indien sprake kan zijn van significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden dan dient het beschermingsregime in de provinciale ruimtelijke verordening te worden doorlopen. Het geactualiseerde MER maakt niet duidelijk of dat hier het geval is.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het geactualiseerde MER voorafgaand aan de besluitvorming de gevolgen voor de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN expliciet te beschrijven en op toelaatbaarheid te beoordelen.

2.2.2 Beschermd soorten

De aanleg van diepwanden leidt tot een aanzienlijke geluidproductie door met name de inzet van freesmachines. Maximaal vier freesmachines zullen gedurende ca. 18 maanden continu (24/7) in bedrijf zijn. Daarnaast voeren in die periode vrachtwagen veel materiaal aan en af. Omdat deze activiteiten leiden tot een aanzienlijke (geluid)verstoring, besteedt het MER veel aandacht aan de gevolgen voor beschermde soorten.¹⁶

Een verslechtering van de staat van instandhouding van ca. vijftien vogelsoorten kan – door met name geluidsverstoring – niet worden uitgesloten. Daarnaast kan een belangrijke verstoring van kraamkolonies van grootoorvleermuis en winterverblijfplaatsen van ringslangen worden verwacht. Op korte afstand van de bouwlocaties (tot 100 m) is ook een tijdelijk verandering in de soortensamenstelling van vleermuizen mogelijk. Het MER concludeert dat voor genoemde soort(groep)en nader te bepalen mitigerende maatregelen nodig zijn, en dat nader onderzoek moet uitwijzen of effecten volledig voorkomen kunnen worden.

De Commissie ondersteunt deze conclusie. Ten aanzien van de gevolgen voor de staat van instandhouding van 15 vogelsoorten wijst zij er op dat een ontheffing pas kan worden verleend als verslechtering is uitgesloten.¹⁷ Uit het geactualiseerde MER blijkt niet of het studiegebied (het gebied op afbeelding 6.18) vlakdekkend is onderzocht¹⁸, en of de risicosoorten dus goed in beeld zijn. Als dat niet het geval is, geeft de Commissie een aanvullende veldinventarisatie in het voorjaar van 2020 in overweging. Betrek de resultaten daarvan bij de effectbeoordeling of het treffen van adequate mitigerende of compenserende maatregelen.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het geactualiseerde MER voorafgaand aan de besluitvorming op basis van nader onderzoek te laten zien of (en hoe) verslechtering van de staat van instandhouding van genoemde soort(groep)en ten gevolge van de aanleg van de schermwand en realisatie van de wegverbreding kan worden voorkomen.

¹⁶ Zie deelrapport Effecten van bouwmethode verdiepte ligging A27/A12 Ring Utrecht op beschermde natuurwaarden, Sweco d.d. 6 september 2019.

¹⁷ GS kunnen ontheffing verlenen van verboden van de Wet natuurbescherming voor zover maatregelen niet leiden tot een verslechtering van de Staat van Instandhouding van de betreffende vogelsoort (art 3.3, vierde lid, aanhef en onder c).

¹⁸ Een deel van het gebied lijkt onderzocht conform de voorgeschreven protocollen maar onduidelijk is of deze inventarisaties nog voldoende actueel zijn. Mogelijk zijn niet alle terreindelen onderzocht. Een verwijzing naar de Nationale Databank Flora en fauna kan niet volstaan omdat die vooral de onderzoeksinspanning weerspiegelt, waarbij het mogelijk alleen om willekeurig verzamelde waarnemingen kan gaan.

2.3 Archeologie

De risico's en aandachtspunten voor archeologie zijn beschreven in een beknopt memo¹⁹. Het geactualiseerde MER verwijst hiernaar. De figuren 5.12 en 6.21 van het geactualiseerde MER leggen de relatie tussen de aanwezige archeologische waarden en de grondwaterstandveranderingen tijdens de bouwfase. Het geactualiseerde MER stelt dat er geen nadelige effecten zullen zijn voor archeologische waarden. De Commissie kan deze redenering niet volgen.

In het geactualiseerde MER ontbreekt Vindplaats 12, terwijl deze uitdrukkelijk wel in het memo wordt genoemd. Deze vindplaats ligt in het noordelijke deel van het tracé, waar structureel een lagere grondwaterstand verwacht wordt. Verlaging van de grondwaterstand kan leiden tot verdroging en vervorming van grondlagen waarin de archeologische resten liggen. Dit geeft kans op aantasting. De mate van aantasting hangt af van de lokale omstandigheden. Het geactualiseerde MER gaat niet in op de structurele daling binnen de grens van het tracébesluit voor de genoemde vindplaats.

Ook gaat het geactualiseerde MER niet in op eventuele nadelige effecten buiten de grens van het tracébesluit. Figuren 5.1.2 en 6.21 in het geactualiseerde MER laten zien dat contouren de wijziging van de freatische grondwaterstanden buiten de grens van het tracébesluit vallen. Hiervoor dient opnieuw het archeologische proces doorlopen te worden. Met name ten westen van het tracé ligt een gebied met hoge verwachting. De archeologische risicoanalyse van de grondwateronttrekking is gebaseerd op zeer algemene grondwatermodellen en beperkte archeologische gegevens. De Commissie kan daarom niet nagaan of de tijdelijke - en structurele - verlagingen daadwerkelijk een te verwaarlozen effect hebben, zoals het geactualiseerde MER concludeert.

Daarnaast zijn de locaties voor de leidingen voor het transport van grondwater, bentoniet/cement en beton niet in beeld gebracht. Onbekend is of deze bijvoorbeeld ingegraven worden. Indien dit buiten de grens van het tracébesluit plaatsvindt, dient het archeologisch proces opnieuw doorlopen te worden.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het geactualiseerde MER, voorafgaand aan de besluitvorming, mogelijke nadelige gevolgen voor archeologische waarden in beeld te brengen en aan te geven welke mitigerende maatregelen genomen worden voor Vindplaats 12, de werkterreinen en eventuele ingegraven leidingentracés.

¹⁹ Vestigia, Memo risico's en aandachtspunten archeologie Nieuwe Uitvoeringsvariant Tunnelbak A27 (september 2018).

BIJLAGE 1: Projectgegevens

Toetsing door de Commissie

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het MER de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in haar ogen kan leiden tot andere afwegingen. Dan adviseert de Commissie de ontbrekende of gecorrigeerde informatie alsnog beschikbaar te stellen, voordat het besluit wordt genomen. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de werkgroep het gebied bezocht waar milieugevolgen kunnen optreden. Meer informatie over de [Commissie](#) en over haar [werkwijze](#) vindt u op onze website.

Samenstelling van de werkgroep

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

ir. Lidwien Besselink
ir. Hans Huizer
dr. Heleen van Londen
ir. Kees Slingerland (voorzitter)
ir. Jan Termorshuizen
ing. Rob Vogel
mr. drs. Annemarie Wagenmakers (secretaris)

Besluit(en) waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld

Tracébesluit.

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een MER vereist zijn. De bijlagen C en D bij het Besluit milieueffectrapportage geven aan om welke [activiteiten](#) het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om de activiteit C01.3, “de aanleg, wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken” en het besluit in de vierde kolom van die categorie.

Bevoegd gezag besluit(en)

Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Initiatiefnemer besluit(en)

Rijkswaterstaat

Bevoegd gezag m.e.r.-procedure

Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?

Het MER heeft nog niet ter visie gelegen en daarom zijn van het bevoegd gezag geen zienswijzen aan de Commissie toegestuurd. Wel heeft de Commissie rechtstreeks een spontane reactie ontvangen van de Kerngroep Ring Utrecht. Ze heeft deze in haar advies verwerkt, voor zover relevant voor het MER.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiemer.nl projectnummer [2505](#) in te vullen in het zoekvak.

Commissie voor de milieueffectrapportage
A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

t 030-2347666
e mer@eia.nl
w commissiemer.nl

