



Commissie voor de  
milieueffectrapportage

# Ring Utrecht, onderdeel NRU

Aanvullend advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport

7 april 2011 / rapportnummer 2506-12





# 1. Hoofdpunten van het MER Noordring Utrecht (NRU)

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/milieu-effectrapportage (m.e.r.-)procedure gevolgd. De procedure is opgedeeld in twee fasen. In de eerste fase zijn mogelijke oplossingsrichtingen onderzocht. Het MER voor de eerste fase is door de Commissie voor de m.e.r. (hierna 'de Commissie') getoetst.<sup>1</sup> Ook heeft een consultatieronde plaatsgevonden. Ter afronding van de eerste fase heeft het bevoegd gezag een voorkeursalternatief benoemd. Dit behelst in hoofdlijnen dat de A27 aan de oostzijde van de stad wordt verbreed tot 2x7 rijstroken; de Noordelijke Randweg Utrecht wordt opgewaardeerd tot volwaardige autoweg en de A12 tussen Oudenrijn en Lunetten wordt met een rijstrook per richting verbreed. Daarnaast wordt een tramverbinding tussen Utrecht Centraal Station en de Uithof aangelegd.

Dit voorkeursalternatief vormt het uitgangspunt voor het MER tweede fase. In de tweede fase wordt dit voorkeursalternatief uitgewerkt tot het niveau van:

- het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) voor het deel van Ring dat Rijksweg is (A27/A12); het bevoegd gezag dat het OTB neemt is de minister van Infrastructuur en Milieu;
- het ontwerpbestemmingsplan voor de Noordelijke Randweg Utrecht/Noordring Utrecht (NRU); het bevoegd gezag dat het bestemmingsplan vaststelt is de gemeenteraad van Utrecht.

Omdat in de tweede fase voor het Rijksdeel en het gemeentelijke deel van de Ring verschillende besluiten moeten worden genomen, worden voor deze twee delen separate m.e.r.-procedures doorlopen. **Dit advies betreft reikwijdte en detailniveau van de tweede fase van de m.e.r. voor het gemeentelijke deel van de Ring.** De Commissie brengt separaat advies uit voor de tweede fase van het Rijksdeel van de Ring. Waar in het vervolg van dit advies van 'het MER' (zonder verdere toevoeging) gesproken wordt, is steeds het 'MER tweede fase voor onderdeel NRU' bedoeld.

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

- de verkeers- en de omgevingsdoelstellingen, alsmede een toetsing van de varianten aan deze doelstellingen (toetsing op doelbereik) in 2020 (als de NRU is gerealiseerd) en 2030 (als zowel de NRU als de verbreding A12 / A27 gerealiseerd zijn);
- een transparante beschrijving van het proces waarin naar een voorkeursvariant wordt toegewerkt;

---

<sup>1</sup> 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](http://commissiemer.nl) onder 'Adviezen Commissie'.

- de effecten op woon- en leefmilieu, waterhuishouding en natuur, landschap en cultuurhistorie, en barrièrewerking voor langzaam verkeer, inclusief de cumulatie van gelijksoortige effecten van verschillende bronnen;
- de kansen en mogelijkheden om de leefomgevingskwaliteit te verbeteren;
- mogelijkheden om de uitvoering te faseren en de consequenties daarvan;
- een duidelijke en leesbare samenvatting, voorzien van voldoende kaartmateriaal en illustraties.

In de volgende hoofdstukken beschrijft de Commissie in meer detail welke informatie in het MER moet worden opgenomen. De Commissie bouwt in haar advies voort op de informatie in:

- De startnotitie, richtlijnen<sup>2</sup>, het MER eerste fase inclusief de bijlagen en haar toetsingsadvies over het MER eerste fase;
- de toelichting op de adviesaanvraag die aan de Commissie is gesteld;
- de bestuurlijke afspraken over de Ring Utrecht van 3 december 2010.

Bij het advies heeft de Commissie tevens de resultaten van de consultatieronde over het MER eerste fase betrokken, voor zover deze betrekking hebben op de milieu-informatie in de tweede fase van de m.e.r.

## 2. Achtergrond, doel, beleid en besluiten

### 2.1 Achtergrond en doelstellingen

Een belangrijk aandachtspunt vormt het aansluiten van de m.e.r.-procedure voor het Rijksdeel van de Ring op die voor het gemeentelijke deel van de Ring. Beschrijf in het MER hoe rekening wordt gehouden met de verschillen in planning voor beide m.e.r.-procedures. Dit is ook relevant voor de effectbeschrijvingen omdat voor de verkeersberekeningen verschillende modellen worden gebruikt. Effectbeschrijvingen moeten daarom ook op elkaar afgestemd worden. In paragraaf 4.1 geeft de Commissie aan op welke wijze de effecten ten gevolge van aanpak van de A12/A27 in het MER voor de NRU een plaats zouden kunnen krijgen.

#### **Bereikbaarheidsdoelstelling**

In de richtlijnen voor de eerste fase voor de planstudie is de bereikbaarheidsdoelstelling voor het gehele project Ring Utrecht uitgewerkt in een aantal criteria. Deze zijn niet alleen gericht op bereikbaarheid per auto. De effecten op het onderliggend wegennet (OWN) zijn voor de afweging van varianten evenzeer belangrijk als die op het hoofdwegennet (HWN), temeer omdat de NRU een speciale schakel wordt tussen HWN en OWN. Beschrijf in het MER daarom zowel de bereikbaarheidsdoelstellingen voor autoverkeer op het HWN als voor autoverkeer en andere modaliteiten op het OWN zodat de varianten getoetst kunnen worden op de mate waarin ze de bereikbaarheid via andere modaliteiten beïnvloeden.

---

<sup>2</sup> De vastgestelde richtlijnen zijn oorspronkelijk opgesteld voor de gehele m.e.r.-procedure en gelden dus nog steeds; dit is een advies voor aanvullende richtlijnen voor de tweede fase.

Indien over de thans in ontwikkeling zijnde Structuurvisie Infrastructuur en Milieu besluitvorming plaatsvindt ruim voordat het MER NRU wordt gepubliceerd, dan dient een beschouwing over de dan geldende beleidsuitgangspunten te worden opgenomen.

### **Omgevingsdoelstelling**

Naast een bereikbaarheidsdoelstelling geldt voor het totale project ook een omgevingsdoelstelling. De Commissie gaat er vanuit dat de omgevingsdoelstelling in de vastgestelde richtlijnen van het MER eerste fase ook voor het MER tweede fase geldt. Dit behelst minimaal géén verslechtering en zo mogelijk verbetering van de leefbaarheid.

Op basis van het MER eerste fase heeft de Commissie geconcludeerd dat de wegalternatieven zonder uitvoering van mitigerende maatregelen niet voldoen aan de omgevingsdoelstelling. In het MER tweede fase zal duidelijk moeten worden:

- welke maatregelen bijdragen aan de omgevingsdoelstelling;
- hoe deze zich verhouden tot het beschikbare budget;
- hoe de bereikbaarheidsdoelstelling zich verhoudt tot de omgevingsdoelstelling.

## **2.2 Beleidskader**

Geef in het MER aan welke wet- en regelgeving en welk beleid relevant is voor de aanpak van de Noordring Utrecht en of het voornemen kan voldoen aan de randvoorwaarden die hieruit voortkomen. Ga daarbij in ieder geval in op:

- de gevolgen van de maximale snelheid voor minimumeisen aan wegprofiel, boogstralen, uitvoering aansluitingen en weefvakken en de consequenties voor het ruimtebeslag;
- gemeentelijk en provinciaal beleid met betrekking tot toegangscapaciteit en -routes van en naar het stedelijk gebied;
- minimumeisen met betrekking tot de leefomgeving (geluid, lucht, externe veiligheid). Ga voor het aspect geluid in op de te verwachten consequenties van herziening van de Wet geluidhinder.<sup>3</sup>;
- het toetsingskader voor de Ecologische Hoofdstructuur (EHS);
- beleid ten aanzien van de Nieuwe Hollandse Waterlinie (NHW).

## **2.3 Te nemen besluiten**

Dit deel van de m.e.r.-procedure wordt doorlopen voor besluitvorming over wijziging van het bestemmingsplan. Beschrijf in het MER:

- Welke andere besluiten genomen moeten worden voor de Noordring Utrecht, zoals de omgevingsvergunning (met daarin onder meer ontheffing van de F&F-wet en vergunning voor tijdelijke bronbemalingen) en de vergunning volgens de Natuurbeschermingswet;
- Welke besluiten genomen worden voor het Rijksdeel van de Ring Utrecht;
- Hoe de besluitvorming over het Rijksdeel en die voor het gemeentelijk deel zich in de tijd verhouden.

---

<sup>3</sup> Zoals beoogd in het programma SWUNG I. SWUNG staat voor: Samen Werken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid.

## 3. Voorgenomen activiteit en alternatieven

### 3.1 Algemeen

De voorgenomen activiteit voor dit MER betreft het aanpassen van de Noordring Utrecht tot een volwaardig onderdeel van de Ring Utrecht (minimaal 2x2 stroken, ongelijkvloers, maximumsnelheid tenminste 80 km/uur), als onderdeel van het programma VERDER (het verbeteren van de bereikbaarheid van de regio Midden-Nederland).

### 3.2 Varianten

Uit het MER eerste fase blijkt dat opwaardering van de Noordring tot een autosnelweg in beperkte mate bijdraagt aan de bereikbaarheidsdoelstellingen voor de gehele Utrechtse regio. In de bestuurlijke afspraken van 3 december 2010 zijn randvoorwaarden voor de uitvoering vastgelegd.

In de toelichting op het verzoek om advies, dat aan de Commissie is voorgelegd, is aangegeven dat er voor het Rijksdeel van de Ring (A27/A12) zeer veel varianten mogelijk zijn. Voor de NRU zijn dat er minder. De 'systeemkeuzen' voor de NRU zelf zijn:

- de ontwerpsnelheid: 80 km/uur of 100 km/uur;
- per kruising de keuze voor een viaduct of een onderdoorgang.

Een keuze op het Rijksdeel van de Ring om de aansluiting Veemarkt/de Bilt op de A27 wel of niet te behouden kan wel bepalend zijn voor het verkeersaanbod op de NRU. Dit kan (indien nodig)<sup>4</sup> in het MER met een scenariobenadering ondervangen worden.

In de toelichting bij de adviesaanvraag is aangegeven dat de 2<sup>e</sup> fase m.e.r. in drie stappen wordt opgesplitst 2A, 2B en 2C. De Commissie gaat in het advies voor de A27/A12 uitgebreid in op de verschillende stappen. Voor de NRU is dit waarschijnlijk eenvoudiger in te vullen. Om beide m.e.r.-procedures goed op elkaar af te stemmen is het aan te bevelen wel dezelfde systematiek aan te houden. Daarom is de navolgende tekst ook aan deze stappen gekoppeld.

#### **Stap 2A: scoping**

In deze stap worden de hoeken van het (na fase 1) overgebleven speelveld bepaald. De Commissie adviseert hiertoe allereerst een belemmeringenkaart op te stellen, waarop wordt vastgelegd welke belemmeringen het zwaarst wegen. Denkbaar is dat een tweedeling in gewicht wordt gemaakt: 'veto' en 'zeer zwaarwegend'. Voorbeelden<sup>5</sup> van belemmeringen zijn:

- de cultuurhistorische Gageldijk;
- de Nieuwe Hollandse Waterlinie als geheel en de afzonderlijke elementen;
- de hydrologische risico's tijdens de aanleg;
- de flats en andere woningen nabij het tracé;

---

<sup>4</sup> Dus wanneer deze variant blijft staan in het MER voor de A12/A27.

<sup>5</sup> Dit is geen uitputtende lijst.

- de Ecologische hoofdstructuur (EHS) en de twee ecologische verbindingzones die het tracé kruisen.

Vergelijk vervolgens globaal de gevolgen van de systeemkeuzes met de belemmeringenkaart (bijvoorbeeld voor de ontwerpsnelheid de consequenties voor het ruimtebeslag van aansluiting Blauwkapel). Zo kan gemotiveerd worden welke varianten zinvol zijn om verder uit te werken in stap 2B. Aan het eind van stap 2A wordt op bestuurlijk niveau vastgesteld welke varianten in stap 2B verder worden uitgewerkt.

### **Stap 2B: effectbeschrijving en –beoordeling**

In stap 2B worden van de overgebleven varianten de gevolgen beschreven en beoordeeld zoals gebruikelijk. De Commissie vraagt hierbij speciaal aandacht voor:

- de (cumulatieve) effecten op het woon- en leefklimaat;
- de effecten op de hydrologie;
- de effecten op de ruimtelijke kwaliteit en de kansen voor optimalisatie hiervan.<sup>6</sup>

De gevolgen worden vergeleken met elkaar en met de autonome ontwikkeling in het referentiejaar (referentiesituatie). Geef daarnaast per variant aan in welke mate de verkeers- en de omgevingsdoelen kunnen worden gerealiseerd. Gebruik ook hiervoor eenduidige en, zo veel als mogelijk, kwantificeerbare toetsingscriteria.

Het resultaat van stap 2B is een keuze voor één variant. Het is onvermijdelijk dat deze variant bepaalde knelpunten zal kennen. De Commissie adviseert daarom nadrukkelijk om vóór de afronding van stap 2B na te gaan of met maatregelen of onderdelen uit in voorgaande fasen beschouwde varianten deze knelpunten gemitigeerd kunnen worden.<sup>7</sup>

### **Stap 2C: ontwerp–besluiten**

In stap 2C wordt de gekozen variant, al dan niet met medeneming van maatregelen uit stap 2A, uitgewerkt tot het niveau van het ontwerpbestemmingsplan. Aandachtspunten hierbij zijn een duidelijke visualisatie van de oplossing en de kansen en knelpunten die hierbij aan de orde zijn. Maak duidelijk in welke mate de verkeers- en omgevingsdoelen worden gerealiseerd.

De Commissie adviseert de milieueffecten van het ontwerpbesluit niet alleen te vergelijken met de referentiesituatie, maar ook met de huidige situatie. Dit geeft inzicht in de aard en mate waarin het voornemen andere effecten veroorzaakt dan de autonome ontwikkeling. Vergelijk bij voorkeur op grond van kwantitatieve informatie en betrek daarbij de doelstellingen en grens- en streefwaarden van het milieubeleid.

In deze opzet lopen de m.e.r.–procedures t/m fase 2B parallel. De aan het eind van fase 2B gekozen voorkeursvariant voor de A27 vormt dan het uitgangspunt voor de uitwerking van de NRU en vice versa.

---

<sup>6</sup> Bijvoorbeeld zoals geschetst door bureau must en het College van Rijksadviseurs na het MER eerste fase.

<sup>7</sup> Dit is in het bijzonder van belang indien sprake is van een passende beoordeling.

### 3.3 Referentiesituatie en fasering

In het MER eerste fase werd het jaar 2020 als referentiejaar gehanteerd, omdat dit het uiterste jaar was waarvoor prognoses konden worden gemaakt met het beschikbare verkeers- en vervoermodel. Volgens de bestuurlijke afspraken van 3 december 2010 wordt uiterlijk in 2016 met uitvoering van de NRU en de A27 aangevangen. Uitvoering van het werk aan de A12 is uitgesteld tot na 2020. Dit betekent dat volledige realisatie van de Ring niet te verwachten is voor 2020. De NRU zelf zal dan echter wel gereed zijn.

De Commissie adviseert daarom naast een vergelijking met de referentie in 2020 in het MER ook een vergelijking te maken met de situatie in 2030, als de Ring voltooid is. Het feit dat de NRU het eerst gerealiseerd zal worden, daarna de A27 en als laatste de A12 kan gezien worden als fasering van het totale project.

## 4. Bestaande milieusituatie en milieugevolgen

### 4.1 Algemeen

Beschrijf de berekende milieueffecten in zowel de huidige als de referentiesituatie en de verschillende varianten (voor zover onderscheidend).

De Commissie adviseert nadrukkelijk om in beide m.e.r.-procedures voor de Ring Utrecht zoveel mogelijk uit te gaan van dezelfde modellen en basisgegevens. Onderbouw, met name in de stappen 2B en 2C de keuze van de rekenregels/-modellen en van de gegevens waarmee de gevolgen van het voornemen voor luchtkwaliteit, geluid, aantallen gehinderden en dergelijke worden bepaald. Ga ook in op de onzekerheden in deze bepaling. Onderscheid daarbij onzekerheden in de kwaliteit van de gegevens (bron, ouderdom, betrouwbaarheid, e.d.) en in de gehanteerde rekenregels/-modellen (afleiding en bandbreedte van kritische parameterwaarden, modelkalibratie, e.d.). Vertaal dit waar nodig in een bandbreedte voor de genoemde gevolgen en geef aan wat dit betekent voor de vergelijking van de alternatieven en de toetsing van effecten aan grenswaarden en aan het doelbereik.<sup>8</sup>

De gevolgen voor het woon- en leefmilieu worden berekend op basis van de verkeerscijfers. De NRU is onderdeel van het OWN en de A12/A27 behoren tot het HWN. Daarom zou normaliter met verschillende verkeersmodellen gewerkt worden. Bovendien kan, omdat de NRU eerder gereed zal zijn, in het MER voor de NRU wel met het referentiejaar 2020 gewerkt worden. Dit levert dan echter verschillende uitkomsten en daarmee effectbepalingen op voor tracédelen die in het invloedsgebied van beide projecten liggen.<sup>9</sup> De Commissie is van mening dat deze situatie verwarrend kan werken en de transparantie naar de burger toe niet ten

---

<sup>8</sup> Voorspellingen op basis van modellen kennen altijd een mate van onzekerheid. In de factsheet 'Omgaan met onzekerheden' geeft de Commissie m.e.r. suggesties hoe hiermee in een planstudie kan worden omgegaan.

<sup>9</sup> Voorbeeld: de prognose van het verkeersaanbod op de A27 tussen knooppunt Rijnsweerd en de aansluiting met de A28 in 2025 zal dan in het MER voor de NRU anders zijn dan in het MER voor de A27 en de A12, terwijl het beide correcte berekeningen zijn.



goede komt. Zij adviseert daarom voor beide projecten te werken met één model, dan wel nadrukkelijk te motiveren waarom voor verschillende modellen gekozen wordt. Het feit dat de NRU het eerst gerealiseerd zal worden, daarna de A27 en als laatste de A12 kan bij gebruik van één model gezien worden als fasering van het totale project. De eerste berekening van het verkeersmodel is dan voor 2020 (NRU gerealiseerd, Ring autonome ontwikkeling), de tweede voor 2030 (NRU en Ring gerealiseerd). Dit maakt het mogelijk de effecten van de NRU afzonderlijk (ten behoeve van het betreffende MER) en van de NRU in combinatie met de Ring (voor beide MER'en) in beeld te brengen.

## 4.2 Woon en leefmilieu

### **Verkeer op onderliggend wegennet**

Beschrijf in stap 2B ook de gevolgen van het voornemen voor de verkeersstromen op het OWN. Deze kunnen zowel positief als negatief zijn.<sup>10</sup> Beschrijf zowel de verandering in de referentiesituatie ten opzichte van de huidige situatie als de verschillende varianten. Breng dit in ieder geval in beeld voor de hoofdwegen in zuid- en oost-Utrecht (waaronder de Waterlinieweg).

### **Geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid en volksgezondheid**

Maak de resultaten van het onderzoek naar de geluidbelasting en luchtkwaliteit inzichtelijk door contouren te presenteren. Bij de bepaling van de geluidcontouren dient, waar dat aan de orde is, de cumulatie van het geluid van verschillende wegen (HWN en OWN) en/of verschillende geluidsoorten (wegverkeer, spoorwegverkeer, industrie) in kaart te worden gebracht.<sup>11</sup>

Breng vanaf stap 2B de (wijzigingen in) aantallen gevoelige objecten binnen verschillende contouren (ook onder de wettelijke grenswaarden) in beeld.<sup>12</sup> Doe dit voor geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid, zowel voor de huidige situatie als voor de referentiesituatie en de overgebleven alternatieven.<sup>13</sup> De Commissie adviseert ook aandacht te besteden aan de gezondheidsrisico's van meervoudige belasting (door de combinatie van geluidhinder en luchtvervuiling).

Indien gebruik wordt gemaakt van GES wijst de Commissie erop dat de klassebreedte voor stikstofdioxide en fijn stof in de GES methodiek relatief groot is ( $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ). Daardoor zal het onderscheidend vermogen van alternatieven gering zijn. De Commissie adviseert derhalve om voor luchtkwaliteit de klassebreedte voldoende onderscheidend te kiezen.

---

<sup>10</sup> Door een vergrote capaciteit kan er meer verkeer de stad inkomen. Tegelijkertijd kan het gebruik van onderliggend wegennet als sluiproute bij files op de Ring afnemen.

<sup>11</sup> De grenswaarden uit de Wet geluidhinder (en binnenkort SWUNG) zijn gebaseerd op de geluidbelasting per weg. Cumulatie geeft inzicht in de werkelijke beleving van het geluid. Daarbij is het van belang om aan te geven op welke wijze met cumulatie is omgegaan. Voor luchtkwaliteit is er volgens de Regeling beoordeling luchtkwaliteit al sprake van cumulatie.

<sup>12</sup> Ook onder de wettelijke grenswaarden kunnen gezondheidsrisico's optreden.

<sup>13</sup> Deze benadering kan ook direct worden ingepast in bijvoorbeeld een gezondheidseffectscreening (GES), waarmee de gezondheidsrisico's in beeld worden gebracht. Zie: 'Gezondheidseffectscreening Stad en Milieu' van het voormalig Ministerie van VROM, juli 2010.

Geef aan welke mitigerende maatregelen:

- minimaal benodigd zijn om binnen de wettelijke grenswaarden te blijven;
- vereist zijn om aan de leefbaarheidsdoelstelling (geen verslechtering) te voldoen;
- haalbaar zijn die verdergaan dan de wettelijke minimumvereisten.

## 4.3 Bodem en water

Presenteer in stap 2B het MER een (eco)hydrologische systeembeschrijving van het gebied ten noorden van Utrecht. Breng de stijghoogten van het grondwater onderling en in relatie tot de oppervlaktewaterpeilen in beeld. Geef inzicht in de optredende grondwaterstromingen en kwel- en inzigtspatronen. Geef aan in hoeverre isohypsenpatronen (lijnen van gelijke stijghoogte) worden beïnvloed tijdens de aanlegfase van de weg. Indien er tunnels en/of verlagingen in de weg worden aangebracht, beschrijf dan ook het effect in de gebruiksfase. Geef hierbij in het bijzonder aandacht aan beschermde gebieden zoals het Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen.<sup>14</sup> Geef ook aan of een tijdelijke verlaging van de grondwaterstand gevolgen kan hebben voor de funderingen van de oudere bebouwing o.a. langs de Gageldijk.<sup>15</sup>

Beschrijf in het MER de waterbergingsopgave die voortkomt uit het voornemen en de mogelijkheden en kansen hiervoor in de verschillende varianten.

## 4.4 Natuur

### 4.4.1 Algemeen

Beschrijf in stap 2A de kenmerkende habitats en soorten die aanwezig zijn in het studiegebied; denk hierbij aan habitats en soorten binnen Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen en de EHS (inclusief verbindingzones) en streng beschermde soorten binnen de Flora- en faunawet. Geef deze aan op de belemmeringenkaart. Beschrijf de effecten hierop en ook de autonome ontwikkeling van de natuur in het gebied. Geef in stap 2B een beschrijving van de effecten op gebieden en soorten en de knelpunten die kunnen ontstaan bij de geselecteerde varianten en geef aan of deze gemitigeerd of gecompenseerd kunnen worden.

---

<sup>14</sup> De polders ten noorden van Utrecht kennen zeer subtiele gradiënten van kwel en infiltratie welke bepalend zijn voor waterkwaliteit en ecologie. Er is nauwelijks deklaag aanwezig (weerstand 0-100 dagen), waardoor het eerste watervoerende pakket dagzoomt (kD circa 2000 m<sup>2</sup>/d, dikte > 30 m). Hierdoor vergen ontgravingen om folies aan te brengen tijdens de aanleg bronbemalingen van grote capaciteit. Deze verstoren de hydrologie aanzienlijk en kunnen daardoor ook gevolgen hebben voor natuurgebieden in de wijde omgeving (tot aan de Heuvelrug). Mogelijke mitigerende maatregelen zijn retourbemaling (maar dit veroorzaakt grotere toestroming), het beperken van duur en omvang van de bronningen, uitvoer in de winter of 'aanleg in den natte' (met onderwaterbeton). Na aanleg zal het effect gering zijn; het watervoerend pakket is zo dik dat er hydrologisch geen belemmering optreedt voor grondwaterstroming (het stroomt dan onder de weg / folie / bak door), bovendien staan de isohypsen haaks op de NRU.

<sup>15</sup> Een tijdelijke verlaging kan schadelijk zijn als er houten heipalen zijn toegepast. Mogelijk is de bebouwing echter 'op staal' gefundeerd omdat de bodem ter plaatse niet zettingsgevoelig is. In dat geval is de kans op schade bij een tijdelijke grondwaterverlaging minder groot.

Beschrijf in stap 2C de effecten van de gekozen variant op gebieden en soorten. Beschrijf mitigerende en/of compenserende maatregelen die eventuele aantasting kunnen beperken of voorkomen. Geef ook aan welke kansen er zijn, bijvoorbeeld kansen om de ecologische verbindingszone te versterken.

#### 4.4.2 Gebiedsbescherming

Geef op kaart aan waar de EHS en het Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen zich in het studiegebied bevinden.

##### **Natura 2000-gebied**

De Commissie adviseert bij de uitwerking van de voorkeursvariant rekening te houden met de effecten op Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen. Geef aan of significant negatieve gevolgen, bijvoorbeeld door depositie van verzurende en vermestende stoffen<sup>16</sup>, door verdroging of vernatting, al dan niet in combinatie met andere plannen of activiteiten buiten het plangebied, uit te sluiten zijn. Indien dit niet het geval is moet in een Passende beoordeling ingegaan worden op de effecten en mogelijke mitigerende maatregelen. De Commissie adviseert de eventuele Passende beoordeling op te nemen in het MER.

##### **Ecologische hoofdstructuur**

Beschrijf het (provinciale) toetsingskader voor de EHS. Beschrijf de 'wezenlijke kenmerken en waarden' van de EHS-gebied(en) en de verbindingszones in de omgeving van het tracé. Onderzoek welke gevolgen aanpassing van het gemeentelijke deel van de ring op deze actuele en potentiële kenmerken en waarden heeft. Ga in op eventuele verdrogingseffecten, de effecten van toename of afname van geluidbelast oppervlak in beschermd gebied en de oppervlakte beschermd gebied dat verloren gaat. Beschrijf ook de mogelijke mitigerende en/of compenserende maatregelen.

Beschrijf de bestaande knelpunten op het gebied van geluid en stikstofdepositie, veroorzaakt door wegverkeer, ten aanzien van de EHS. Geef ook aan welke mogelijkheden (kansen) aanwezig zijn om deze overbelasting terug te dringen (zoals snelheidsverlaging en/of schermen) en hoe voorkomen kan worden dat er nieuwe knelpunten ontstaan.

Geef aan hoe oppervlakteverlies en barrièrewerking zo klein mogelijk kunnen worden gehouden en/of er kansen zijn om de barrièrewerking terug te dringen, bijvoorbeeld bij de ecologische verbindingszones.

---

<sup>16</sup> Beschrijf in het MER de gevolgen van de vermestende en verzurende deposities op het Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen en de EHS-gebieden rond het tracé. Beschrijf daarvoor:

- de achtergrondconcentraties van de belangrijkste verzurende en vermestende stoffen (NH<sub>3</sub>; NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub>) in het gebied;
- de voor verzuring gevoelige habitattypen en de kritische depositiewaarde: de toename aan stikstofdepositie van het voornemen afzonderlijk en in cumulatie;
- de mogelijke (verdere) overschrijding van de kritische depositiewaarden.

### 4.4.3 Soortenbescherming

Beschrijf welke door de Flora- en faunawet beschermde soorten te verwachten zijn in het plangebied, waar zij voorkomen en welk beschermingsregime voor de betreffende soort geldt.<sup>17</sup> Ga in op de mogelijke gevolgen<sup>18</sup> van het voornemen voor deze beschermde soorten en bepaal of verbodsbepalingen overtreden kunnen worden, zoals het verbod op het verstoren van een vaste rust- of verblijfplaats<sup>19</sup>. Geef indien verbodsbepalingen<sup>20</sup> overtreden kunnen worden aan welke invloed dit heeft op de staat van instandhouding van de betreffende soort.

## 4.5 Landschap, cultuurhistorie, ruimtegebruik en recreatie

Beschrijf in stap 2B de gevolgen van de varianten voor :

- de (overblijfselen van de) Nieuwe Hollandse Waterlinie als geheel en de afzonderlijke elementen (forten inclusief fortgrachten en toegangsroutes, zichtlijnen, schootsvelden etc.);
- de Gageldijk als verbindende (achter)kade<sup>21</sup> tussen de forten;
- de verbindingen tussen stad en Noorderpark:
  - aantal en uitvoering;
  - sociale veiligheid;
  - de toename van verkeer op de Gageldijk;
- de route naar de Maarseveense plassen via de Burgemeester Huydecoperweg;
- de visuele relatie tussen stad en overzijde van de Ring (hoogte van geluidswallen/-schermen).

Beschrijf in stap 2C de gevolgen van de gekozen variant. Ga tevens in op mogelijkheden om de barrièrewerking functioneel of visueel te verminderen, bijvoorbeeld door toepassing van groen of ongelijkvloerse kruisingen. Presenteer deze in het MER met behulp van duidelijke visualisaties en/of *artist impressions*.

## 4.6 Kosten en financiering

In de discussie over infrastructurele planstudies spelen de kosten steeds een grote rol. De Commissie adviseert bij de financiële consequenties steeds een onderscheid te maken tussen de kosten van:

- grond(verwerving), materiaal en mankracht voor de aanleg van de weg zelf;

---

<sup>17</sup> Op grond van de Flora- en faunawet en de daarop gebaseerde algemene maatregelen van bestuur en ministeriële regelingen bestaan er vier verschillende beschermingsregimes. Welk regime van toepassing is, is afhankelijk van de groep waartoe de soort behoort. Er wordt onderscheid gemaakt tussen de volgende categorieën: tabel 1 (algemene soorten), tabel 2 (overige soorten), tabel 3 (Bijlage IV Habitatrictlijn- / bijlage 1 AMvB-soorten) en vogels.

<sup>18</sup> Geef aan of het bijvoorbeeld gaat om vernietiging van leefgebied door ruimtebeslag, verstoring door licht en geluid, verdroging of vernatting door verandering van de waterhuishouding, versnippering door doorsnijdingen of barrièrewerking of vermeting en verzuring door deposities van stikstof.

<sup>19</sup> Zie ook de factsheet 'Vogels en wegverkeer in m.e.r.' van de Commissie m.e.r.

<sup>20</sup> De verbodsbepalingen zijn opgenomen in art. 8 (planten) en 9-12 (dieren) van de Flora- en faunawet.

<sup>21</sup> Op enige afstand ten westen van Fort Blauwkapel verspringt de ligging van de Gageldijk; de middenberm tussen de Gageldijk en de NRU wordt hier breder. Omdat ook de oorspronkelijke kavelrichting op dit punt wijzigt lijkt aannemelijk dat het hier feitelijk gaat om twee verschillende achterkades van ontginningen.

- maatregelen om te voldoen aan wettelijke eisen en verplichtingen;
- investeringen in kansen voor ruimtelijke optimalisatie.

In stap 2A gaat het alleen om de verhoudingen tussen de drie kostenposten, die de verschillende systeemkeuzen met zich meebrengen. In stap 2B en 2 C vinden meer uitgebreide berekeningen plaats.

Beschrijf in het MER of en zo ja, welke maatregelen overwogen worden indien het beschikbare budget onvoldoende is voor realisatie van het voornemen zelf en de daaruit voortvloeiende verplichte inpassingsmaatregelen, dan wel voor extra investeringen in een ruimtelijke en milieuhygiënische optimalisatie. Denk hierbij bijvoorbeeld aan versoering van het plan zonder dat dit leidt tot grotere milieuschade of zo nodig aanpassing van de (verkeers)doelen.

## 5. Overige aspecten

### 5.1 Leemten in milieu-informatie

Geef aan over welke milieuaspecten onvoldoende informatie kan worden opgenomen door gebrek aan of onzekerheid over gegevens. Spits dit toe op milieuaspecten die in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen, zodat de consequenties van het tekort beoordeeld kunnen worden. Geef ook aan of dat wat ontbreekt op korte termijn kan worden ingevuld.

### 5.2 Onzekerheden en evaluatieprogramma

Houd bij de vergelijking van de alternatieven en bij de toetsing van de alternatieven aan doelstellingen en wettelijke grenswaarden expliciet rekening met de onzekerheden in effectbepalingen.<sup>22</sup> Geef daarvoor in het MER inzicht in:<sup>23</sup>

- de waarschijnlijkheid dat effecten optreden/het realiteitsgehalte van de verschillende effectscenario's (best-case en worst-case);
- het belang van 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. Geef aan welke maatregelen 'achter de hand' beschikbaar zijn als (project-)doelen en grenswaarden in de praktijk niet gehaald worden.<sup>24</sup>

<sup>22</sup> Effectbepalingen voor de toekomst zijn inherent onzeker. Deze onzekerheden willen niet zeggen dat de effectbepalingen geen waarde hebben. 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. Schijnzekerheden leveren immers ondoelmatige keuzes en maatregelen op. Effecten kunnen in werkelijkheid meevallen, dan zijn te veel maatregelen getroffen. Effecten kunnen tegenvallen, dan zijn te weinig maatregelen genomen.

<sup>23</sup> Zie ook de factsheet 'Omgaan met onzekerheden' en het artikel 'Erkennen van onzekerheden en risicomanagement, Snellere en betere besluiten' in het tijdschrift Toets (2010, nr. 4).

<sup>24</sup> Dit sluit aan bij de adviezen van de Commissie Elverding. Met de oplevertoets wordt ook invulling gegeven aan de 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 een duidelijke legenda en alle in het MER gebruikte topografische namen.

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en het 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:

- de voorgenomen activiteit en de alternatieven daarvoor;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de vergelijking van de alternatieven en de argumenten voor de selectie van het voorkeursalternatief.

## **BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER**

**Initiatiefnemer:** Gemeente Utrecht

**Bevoegd gezag:** Gemeente Utrecht en Provincie Utrecht

**Besluit:** vaststellen of wijzigen van een besluit in het kader van de Wro.

**Categorie Besluit m.e.r.:** C1.3

**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. Dit onderdeel (2<sup>e</sup> fase m.e.r.) richt zich op opwaardering van de Noordelijke Randweg/Noordring.

**Bijzonderheden:** Voor de Ring Utrecht is de verkorte Tracé-m.e.r.-procedure opgedeeld in twee fasen. In de eerste fase zijn mogelijke oplossingsrichtingen onderzocht. Het MER voor de eerste fase is door de Commissie voor de m.e.r. getoetst en er heeft een consultatieronde plaatsgevonden. Ter afronding van de eerste fase heeft het bevoegd gezag een voorkeursalternatief benoemd. Dit behelst onder meer opwaardering van de Noordelijke Randweg Utrecht tot een volwaardig onderdeel van de Ring Utrecht (minimaal 2x2 stroken, ongelijkvloers, maximumsnelheid tenminste 80 km/u). Dit voorkeursalternatief vormt het uitgangspunt voor het MER tweede fase. In de tweede fase wordt dit voorkeursalternatief voor het gemeentelijke deel van de Ring uitgewerkt tot het niveau van ontwerp-bestemmingsplan. Voor het deel van de Ring dat Rijksweg is (A12/A27) brengt de Commissie separaat advies uit (advies nr. 2505-49).

### **Procedurele gegevens:**

aankondiging start procedure in de Staatscourant: 4 december 2008

ter inzage legging informatie over het voornemen: 5 december 2008 t/m 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<sup>e</sup> fase: 18 augustus 2010 tot t/m 29 september 2010

aanvraag tussentijds toetsingsadvies MER 1<sup>e</sup> fase bij de Commissie m.e.r.: 19 augustus 2010

tussentijds toetsingsadvies MER 1<sup>e</sup> fase uitgebracht: 13 oktober 2010

aanvraag aanvullend advies voor richtlijnen 2<sup>e</sup> fase bij de Commissie m.e.r.: 11 februari 2011

aanvullend advies voor richtlijnen uitgebracht: 7 april 2011

### **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. G. Korf (werkgroepsecretaris)

drs. Y.J. van Manen

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

ir. K.A.A. van der Spek

ir. J. Termorshuizen

### **Betrokken documenten**

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advisering:

- Richtlijnen MER 1<sup>e</sup> fase Ring Utrecht, 18 mei 2009;
- Ruimtelijke verkenning Ring Utrecht. Bureau must. Amsterdam, 10 september 2009;
- Brief College van Rijksadviseurs. Betreft: Advies studies Ring Utrecht – Knooppunt Hoevelaken, 30 juni 2009;
- MER 1<sup>e</sup> fase Ring Utrecht en bijlagen, versie eindconcept, 27 juli 2010;
- Ring Utrecht: Tussentijds toetsingsadvies over het milieueffectrapport 1<sup>e</sup> fase, 13 oktober 2010;
- Brief aan de Tweede Kamer kenmerk IenM/BSK-2010/212776 en afsprakenlijst bestuurlijk overleg Ring Utrecht en Tram Utrecht Centraal – De Uithof, 3 december 2010;
- Verzoek Richtlijnenadvies 2<sup>e</sup> fase MER Ring Utrecht en toelichting, 11 februari 2011.

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen, die zij in het kader van de consultatieronde over het MER eerste fase van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Er is geen aparte consultatieronde voor de aanvullende richtlijnen uitgevoerd.









## Aanvullend advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport Ring Utrecht, onderdeel NRU

In het programma VERDER werken Rijk en regio samen aan een integrale aanpak om de bereikbaarheid van de regio Midden-Nederland te verbeteren. Om de capaciteit van het wegennet te vergroten is de planstudie Ring Utrecht opgestart. Hiervoor wordt de verkorte Tracé/m.e.r.-procedure gevolgd; deze is opgedeeld in twee fasen. In de eerste fase zijn mogelijke oplossingsrichtingen onderzocht. In de tweede fase worden twee milieueffectrapporten opgesteld; één voor opwaardering van de Noordelijke Randweg Utrecht en één voor verbreding van de A12 en A27. Dit advies van de Commissie voor de m.e.r. gaat over reikwijdte en detailniveau van het MER voor de tweede fase voor de Noordelijke Randweg Utrecht.



Commissie voor de  
milieueffectrapportage

ISBN: 978-90-421-3253-5

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E mer@eia.nl

w www.commissiemer.nl

