



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop

28 mei 2019 / projectnummer: 2506

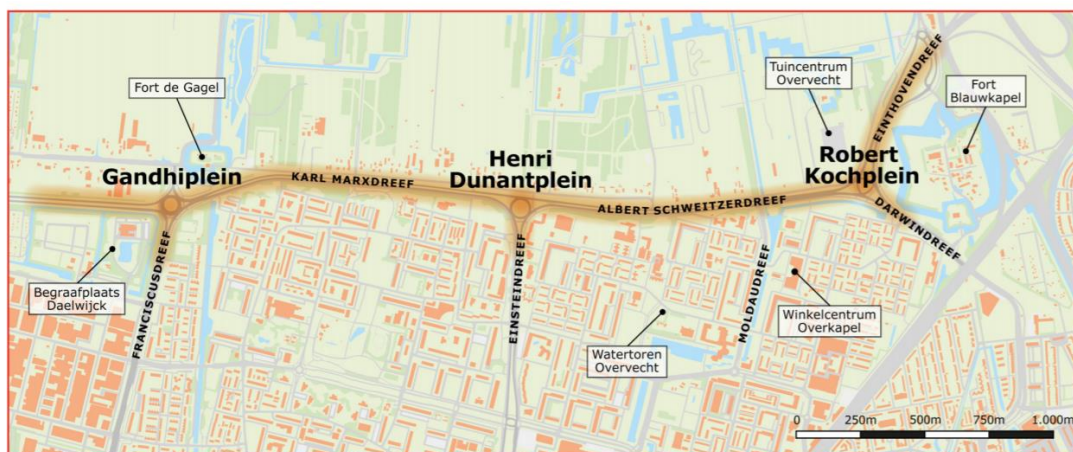


1 Beoordeling van de aanvulling op het MER

De gemeente Utrecht wil de Noordelijke Randweg Utrecht (hierna 'NRU') aanpassen, met als doel de doorstroming van verkeer en de leefbaarheid in de omgeving te verbeteren. Het tracé loopt van het Gandhiplein, via het Henri Dunantplein tot aan het Robert Kochplein (figuur 1). In 2014 is door de gemeenteraad van Utrecht besloten dat de NRU aangepast gaat worden naar 80 km/u, 2 keer 2 rijstroken en drie ongelijkvloerse kruisingen, waarvan minimaal één verdiept. Op basis van deze uitgangspunten zijn verschillende tracévarianten ontwikkeld. Voor de besluitvorming over het bestemmingsplan van de NRU is een milieueffectrapport (MER) opgesteld.

In een eerder advies constateerde de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie¹') dat de informatie in het MER nog niet compleet was. In het MER waren de effecten tijdens de aanlegfase nog niet voldoende onderzocht. Vanwege de verwachting dat de aanlegfase een geruime tijdsperiode in beslag zal nemen (ongeveer vijf jaar) en effecten heeft op de leefbaarheid en de verkeersdoorstroming, heeft de Commissie geadviseerd om – voorafgaand aan de besluitvorming – deze effecten (doormiddel van bandbreedtes) in beeld te brengen en tevens te onderzoeken welke maatregelen leiden tot minder hinder en/of verbetering van de doorstroming.

Op basis van het eerdere advies van de Commissie heeft de initiatiefnemer een aanvulling op het MER geschreven. Vervolgens heeft de gemeente Utrecht de Commissie gevraagd om deze aanvulling op het MER te beoordelen. In dit advies geeft de Commissie aan of de aanvullende milieu-informatie voldoende is om een goed onderbouwd besluit te kunnen nemen over het initiatief.



Figuur 1: ligging en omgeving NRU

¹ De samenstelling en werkwijze van de werkgroep van de Commissie m.e.r. en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt door projectnummer [2506](#) op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak.

Wat blijkt uit de aanvulling op het MER?

Uit de aanvulling blijkt dat de in het MER onderzochte (tracé)varianten voor de aanlegfase verschillende effecten tot gevolg hebben. Zo zijn er belangrijke verschillen in de keuze van de breedte van de tijdelijke weg (o.a. voor geluid, luchtkwaliteit en doorstroming) en de keuze voor viaducten of onderdoorgangen (o.a. voor bouwtijd, geluid, trillingen en ruimtebeslag bij de aanlegfase). Zo wordt bijvoorbeeld duidelijk dat de aanleg van een tijdelijke weg van 2 keer 2 rijstroken ten opzichte van 2 keer 1 rijstrook² zorgt voor een betere doorstroming op de NRU en minder verkeerstoename in de wijk Overvecht (en daarmee tot minder geluidshinder en betere luchtkwaliteit in die wijk), maar rondom de NRU wel leidt tot extra geluidsbelasting, lichte verslechtering van de luchtkwaliteit en tot meer bomenkap. Bij beide varianten is er geen overschrijding van de grenswaarden voor geluid en luchtkwaliteit.

Ook zijn in de aanvulling op het MER mitigerende maatregelen onderzocht die leiden tot minder hinder. Bijvoorbeeld geluidsreducerende wegdekverharding, tijdelijke geluidsreducerende barrières kort op de rijbaan, retourbemaling/infiltratiekanaal voor beperken verdroging en/of damwanden om trillingen tegen te gaan. Tenslotte laat de aanvulling zien dat een referentiefasering (waar uitgangspunten en randvoorwaarden worden opgenomen die vertaald worden in eisen voor een toekomstige aannemer) nodig is ter bescherming van de leefomgeving en reductie van de hinder. Een aandachtspunt zijn de trillingen afkomstig van de bouw. De gemeente geeft aan dat door een gedetailleerde herberekening bij de definitieve uitvoeringsmethode, adequate monitoring en mitigerende maatregelen er geen overschrijding zal zijn van de vastgestelde normen.

Is met de aanvulling op het MER de milieu-informatie nu compleet en van voldoende kwaliteit?

Door de aanvulling op het MER is er meer inzicht gekomen welke effecten de aanlegfase heeft met betrekking tot leefbaarheid (o.a. geluidshinder, trillingen, luchtkwaliteit) en de verkeersdoorstroming. Verschillende varianten en mitigerende maatregelen zijn onderzocht en verkend. **De Commissie concludeert dat hiermee het MER voldoende informatie bevat om het milieubelangvolwaardig mee te wegen in de besluitvorming over het bestemmingsplan.** Na de besluitvorming over het bestemmingsplan en uitwerking van de gekozen tracévariant, zal er nog een nadere en specifiekere uitwerking dienen te komen van de effecten van de aanlegfase, zodat door middel van optimalisaties, mitigerende maatregelen en afspraken met de gekozen aannemer de hinder verder kan worden beperkt. De gemeente heeft in het MER aangegeven dit te zullen doen.

De Commissie licht haar beoordeling van de aanvulling in het volgende hoofdstuk verder toe en geeft enkele aanbevelingen voor het vervolgproces. Dit advies gaat alleen in op de tekortkomingen van het MER die de Commissie eerder heeft geconstateerd. De aanbevelingen in het eerdere advies blijven daarmee van kracht.

² Met beiden een snelheid van maximaal 50 km/u.

Achtergrond

Het project kent een lange voorgeschiedenis. In 2008 is de eerste startnotitie Planstudie Ring Utrecht opgesteld waarbij de doorstroming en bereikbaarheid van de regio Utrecht werd onderzocht. De Commissie heeft in 2010 het MER voor deze eerste fase getoetst waarin mogelijke oplossingsrichtingen zijn onderzocht om de bereikbaarheid te verbeteren. De Commissie oordeelde toen dat de essentiële informatie in het MER voor fase 1 aanwezig was om een besluit te kunnen nemen over een voorkeursalternatief. Er is vervolgens op 3 december 2010 voor de gehele Ring Utrecht een voorkeursalternatief vastgesteld, namelijk een verbreding van de A27 en de A12 en een aanpassing van de Noordelijke Randweg Utrecht. Deze voorkeursalternatieven zijn vervolgens uitgesplitst in een tweede fase. Besloten is om aparte projecten en procedures te doorlopen voor de A12/A27 (bevoegd gezag minister van Infrastructuur en Waterstaat voor het Tracébesluit, fase 2a) en de Noordelijke Randweg Utrecht (bevoegd gezag gemeente Utrecht voor de bestemmingsplanwijziging, fase 2b). In 2016 heeft de Commissie het MER over de A27/A12 Ring Utrecht (fase 2a) getoetst en geoordeeld dat er voldoende informatie was voor de besluitvorming.

Voor de aanpassing van de Noordelijke Randweg Utrecht en vaststelling van het bestemmingsplan is een MER opgesteld (fase 2b). De Commissie m.e.r is al eerder gevraagd om hierover advies te geven (zie ook kopje 'eerdere adviezen')

Waarom m.e.r?

Om de milieugevolgen van het nieuwe bestemmingsplan te kunnen beoordelen is een MER opgesteld. De initiatiefnemer is het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht. Het bevoegd gezag – in dit geval de gemeenteraad van Utrecht– besluit over het bestemmingplan.

Waarom een advies door de Commissie?

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. Dat is het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht.

Eerdere adviezen voor fase 2b NRU:

De Commissie m.e.r is al eerder gevraagd om advies te geven over:

- *de gewenste inhoud van het MER: advies over reikwijdte en detailniveau , d.d. 7 april 2011*
- *tussentijdse rapportage: toetsingsadvies, d.d. 21 januari 2013*
- *de kwaliteit van het MER: toetsingsadvies, d.d. 9 april 2019*

2 Toelichting op het advies

Effecten tijdens aanlegfase

In de aanvulling op het MER zijn de effecten die optreden tijdens de aanlegfase in beeld gebracht. Zo is in de aanvulling achtereenvolgens informatie gegeven over de verkeersafwikkeling/-doorstroming (en de daarbij behorende geluidshinder en effecten op de luchtkwaliteit) en de effecten als gevolg van aanleg en bouw (geluidshinder, luchtkwaliteit, trillingen en effecten op natuur en water). De effecten van de verschillende varianten zijn apart inzichtelijk gemaakt (aantal rijstroken en keuze tussen viaducten/onderdoorgangen) en zijn er enkele mitigerende maatregelen onderzocht zoals geluidsreducerende wegdekverharding en retourbemaling/infiltratiekanaal voor beperken verdroging. De effecten van deze varianten en mitigerende maatregelen zijn waar mogelijk kwantitatief in beeld gebracht. Tevens is duidelijk gemaakt dat de verwachte effecten onder de vastgestelde grenswaarden blijven. Hiermee is voldoende informatie beschikbaar gekomen voor de besluitvorming.

Aandachtspunten verdere uitwerking

De Commissie merkt nog op dat bij aanleg van een tijdelijke weg met 2 keer 1 rijstrook het verkeer in de wijk Overvecht op sommige plekken met meer dan 1000 of 2000 motorvoertuigen per etmaal toeneemt, ten opzichte van de referentiesituatie in 2020. De verkeerstoename wordt daarbij niet gerelateerd aan de functie van de weg, waardoor het niet mogelijk is de toename op waarde te schatten. Dit is een aandachtspunt bij de verdere uitvoering en planning van de aanlegfase.

In het MER en ook in de aanvulling op het MER is aangegeven dat na besluitvorming –waarin een keuze voor een tracévariant wordt gemaakt– er nog een nadere gedetailleerde uitwerking van de aanlegfase komt van de gemaakte keuze. In de aanvulling op het MER wordt gesteld dat er voor de bouwfase gewerkt gaat worden met een referentiefasering. Deze referentiefasering zal tot stand komen in samenwerking met bewoners en ondernemers. De Commissie ziet deze referentiefasering ook als een goede kapstok om de milieueffecten per fase in beeld te brengen, en beveelt aan om per fase te onderzoeken welke maatregelen kunnen bijdragen aan het verder verminderen van de hinder en verbeteren van de verkeersdoorstroming.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing

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. Jan Bakker

ir. Tanja Bremer

ing. Peter Kroeze

Marja van der Tas (voorzitter)

Tom Ludwig MA. (secretaris)

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld

Bestemmingsplan Noordelijke Randweg Utrecht

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 D1.1, "De wijziging of uitbreiding van een autoweg". Een MER is ook nodig omdat effecten op Natura 2000-gebieden optreden die in een Passende beoordeling moeten worden beschreven.

Bevoegd gezag besluit

Gemeenteraad van de gemeente Utrecht

Initiatiefnemer besluit

College van burgemeester en wethouders van de gemeente Utrecht

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

De Commissie heeft alle zienswijzen en adviezen gelezen die het bevoegd gezag heeft toege-stuurd. Ze heeft ze 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 pro-jectnummer [2506](#) 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

