



Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Document title: Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Status: Definitief

Date: 4 juni 2013

Project name: PlanMER Mobiliteitplan provincie Utrecht

Project number: BC2965

Client: Provincie Utrecht

Client contact: Brigit Valentijn

Drafted by: Bastiaan Kok

Checked by: Caroline Winkelhorst

Approved by: Jan Veeken

Voorkant: N225, ter hoogte van spoorwegovergang Driebergen-Zeist, ©J.M. Veeken

1	Inleiding	3
1.1	Achtergrond.....	4
1.2	Waarom een planMER?.....	4
1.3	Waarom deze notitie?	4
1.4	Leeswijzer	6
2	Stappen en inhoud planMER	7
2.1	Stappen planMER.....	8
2.2	Inhoud planMER.....	9
3	Reikwijdte planMER Mobiliteitsplan.....	10
3.1	Afbakening	11
3.2	Referentiesituatie.....	13
3.3	Alternatieven	14
4	Detailniveau milieubeoordeling	19
4.1	Beoordelingskader	20
4.2	Methodiek beoordeling.....	20
5	Vervolg.....	22
5.1	Procedure en betrokkenen	23
5.2	Planning.....	24
	Bijlage: Investeringslijst met bestuurlijk afgesproken programmering	25

“Verbinden Vernieuwen en Versterken”

1 Inleiding

Inleiding

1.1 Achtergrond

Provincie Utrecht stelt, als een uitwerking van de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028, de Mobiliteitsvisie 'verbinden, vernieuwen en versterken' en bijbehorend Mobiliteitsprogramma op. De eerste concepten hiervan zijn gereed. In deze Notitie wordt dit ook aangeduid met Mobiliteitsplan waarmee bedoeld wordt de Mobiliteitsvisie en -programma tezamen.

In de Mobiliteitsvisie gaat de provincie in op trends, knelpunten en opgaven (zie kader volgende pagina) die zijn vertaald naar doelen en ambities voor de provincie Utrecht tot 2028. Utrecht moet voor haar inwoners een aantrekkelijke provincie blijven, met ruimte voor goed wonen, werken en natuur en met sterke ruimtelijke en sociale kwaliteiten. Mobiliteit verbindt mensen en activiteiten. Goede bereikbaarheid per fiets, openbaar vervoer en auto in een gezonde omgeving maakt Utrecht tot een aantrekkelijker vestigingsplaats, het versterkt de economie en het bevordert een duurzame leefomgeving.

De Mobiliteitsvisie geeft de lange termijn doelstellingen van de provincie op het gebied van mobiliteit weer tot 2028. Het Mobiliteitsprogramma is een uitwerking van de Mobiliteitsvisie. Hierin zijn projecten tot 2028 opgenomen. Dit zijn hoofdzakelijk projecten, waarover reeds een besluit is genomen of zelfs al zijn of worden uitgevoerd. Daarnaast zijn er nieuwe projecten tot 2028 benoemd. Het Mobiliteitsplan is de opvolger van het Strategisch Mobiliteitsplan Utrecht 2004-2020 (SMPU+).

Mobiliteitsvisie en -programma zijn tot stand gekomen na een uitgebreide analyse van beschikbare data en kennis (o.a. over knelpunten, ontwikkelingen) van de verkeers- en mobiliteitssituatie in Utrecht. Ook ligt er een intensief traject van overleg en afstemming tussen afdelingen binnen de provincie (o.a. verkeer, ruimte, milieu, economie) ten grondslag aan het huidige stuk.

1.2 Waarom een planMER?

Het Mobiliteitsplan is mogelijk kaderstellend voor m.e.r.(beoordelings) -plichtige activiteiten, op grond van het Besluit Milieueffectrapportage. Bij een dergelijk kaderstellend ruimtelijk plan of programma dient verplicht een plan-m.e.r.-procedure¹ te worden

doorlopen. Dit om vroegtijdig inzicht te krijgen in de (potentiële) milieueffecten van de verschillende ontwikkelingen waaraan, in dit geval het Mobiliteitsplan, ruimte biedt.

Op het moment van schrijven van voorliggende notitie is niet met zekerheid vast te stellen of en welke m.e.r.-plichtige activiteiten in het Mobiliteitsplan uiteindelijk een plek krijgen. De aanleg of wijziging van een weg (in een bepaalde omvang) is een voorbeeld van een m.e.r.(beoordelings) -plichtige activiteit, dat mogelijk aan de orde is. Ook zal voor een aantal activiteiten gelden dat het Mobiliteitsplan niet het (eerste) kaderstellend plan is, omdat ze eerder in een ander plan reeds zijn vastgelegd.

De provincie Utrecht kiest er echter, ongeacht de eventuele (nader vast te stellen) wettelijke verplichting, vrijwillig voor een plan-m.e.r. te doorlopen. Dit doet zij bewust omdat ze groot belang hecht aan het volwaardig meewegen van (potentiele) milieueffecten in de integrale keuzes in het Mobiliteitsplan.

Het planMER brengt de potentiële effecten van de voornemens zoals opgenomen in het voorontwerp in beeld. De resultaten worden betrokken in definitieve vaststelling van de stukken. De inzichten in de milieueffecten geven mogelijk aanleiding voor herijking of nuancering van de huidige (concept)stukken.

Naast milieueffecten worden ook **de economische effecten** van het mobiliteitsbeleid meegenomen in de MER-toets.

1.3 Waarom deze notitie?

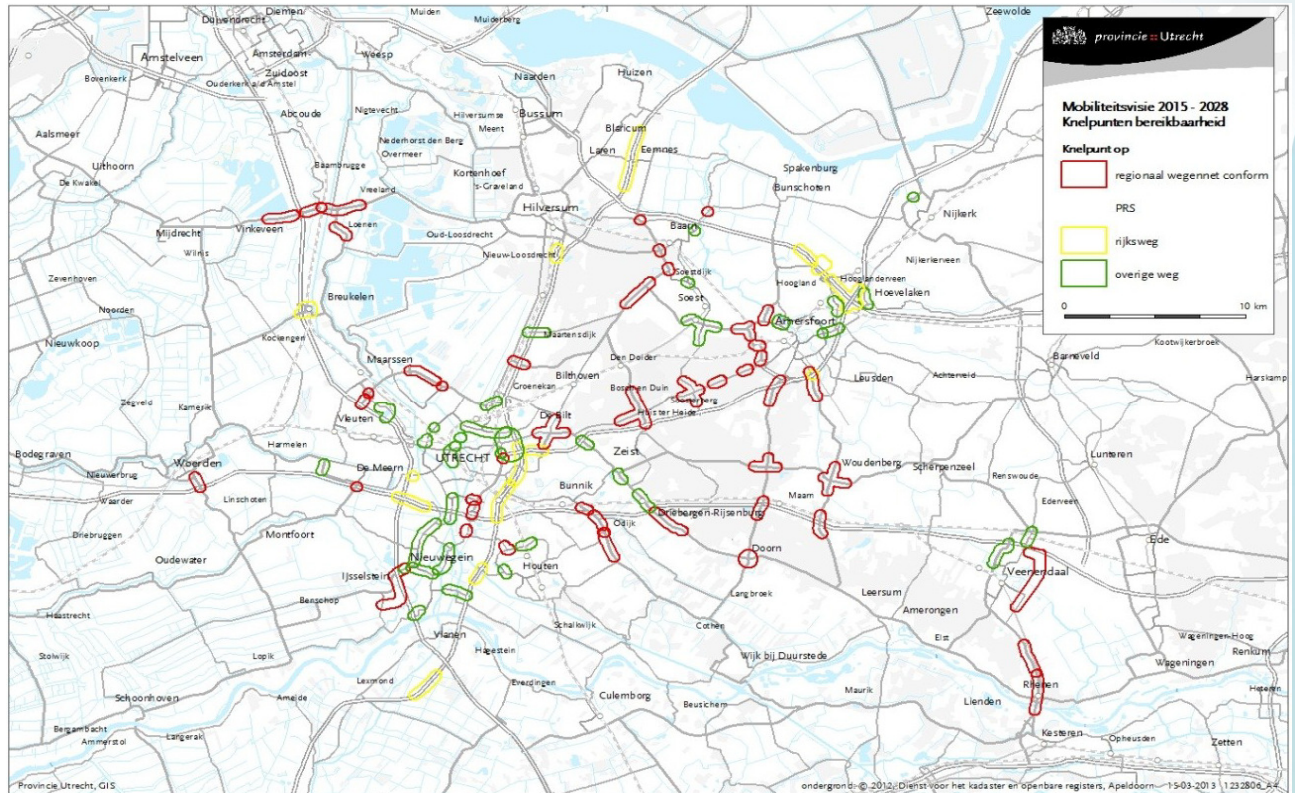
Het uitbrengen van de notitie reikwijdte en detailniveau heeft als doel informatie te verschaffen over de opzet en inhoud van het planMER behorende bij het Mobiliteitsplan provincie Utrecht. Dat wil zeggen dat in deze notitie wordt aangegeven wat (reikwijdte) en op welke manier (detailniveau) er in het planMER zal worden onderzocht. Reeds gemaakte keuzes zullen worden onderbouwd.

Daarnaast dient de notitie reikwijdte en detailniveau om belanghebbenden te informeren over de manier waarop de milieueffecten van de verschillende ontwikkelingen die het Mobiliteitsplan mogelijk maakt, onderzocht en beschreven zullen worden.

¹ plan-m.e.r. = de procedure milieueffectrapportage
plan-MER = het Milieueffectrapport

Inleiding

Kaart: Knelpunten bereikbaarheid



Probleemanalyse

De doelen en projecten in de Mobiliteitsvisie en –programma zijn onder meer geënt op een analyse van trends en ontwikkelingen en opgaven die daaruit voortvloeien voor provincie Utrecht. Enkele relevante trends en opgaven genoemd in de stukken zijn hieronder genoemd. In de Mobiliteitsvisie en -programma zijn ook een aantal 'knelpuntenkaarten' opgenomen. Op deze pagina is een kaartje met doorstromingsknelpunten te zien.

Trends

- Het aantal inwoners en het aantal arbeidsplaatsen in de provincie Utrecht blijft, ook na 2020, groeien;
- Dit zorgt voor een toenemende ruimte- en mobiliteitsdruk;
- Reisafstanden worden langer, er komt meer krasverkeer en er wordt vaker gereisd;
- Er worden hogere eisen gesteld; mensen hebben behoefte om te kunnen kiezen uit verschillende mobiliteitsvormen;
- En hechten meer aan kenmerken als status, gemak, snelheid, flexibiliteit en onafhankelijkheid
- Verdere, maar afzwakkende toename in het autogebruik;
- Minder openbaar vervoer op platteland, meer in de stad;
- Met een kwart van alle verplaatsingen speelt de fiets een grote rol in het mobiliteitsgedrag;

Opgaven

- Nieuwe maatregelen op het gebied van mobiliteit en verstedelijking zijn nodig voor de bereikbaarheid en een duurzame leefomgevingskwaliteit én voor de economische ontwikkeling van de provincie;
- Verbinden van de netwerken tot één integraal, multimodaal mobiliteitssysteem, en een herkenbare keten met knooppunten als schakel tussen de netwerken;
- Versterken van netwerken, gericht op kwaliteit van de verplaatsing voor de reiziger en op kwaliteit van de omgeving;
- Na afronding van al voorgenomen lopende maatregelen (o.a. Beter Benutten, VERDER) is het provinciale wegennet nagenoeg gereed. Opgave zit in beter benutten infrastructuur en goede doorstroming op aansluitingen met rijkswegennet;
- Het openbaar vervoer moet vraaggericht, betrouwbaar en betaalbaar zijn;
- Naar een zero emissie in het openbaar vervoer;
- Veiligheid, comfort, bereikbaarheid voorzieningen fietsers;
- Minder verkeersslachtoffers op alle wegen in de provincie.

Inleiding

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 gaat in op de procedurele stappen en op de inhoudelijke onderdelen van het planMER.

Hoofdstuk 3 gaat over de reikwijdte van het planMER. Hierin wordt beschreven welke onderdelen uit het Mobiliteitsplan behandeld zullen worden. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen een Voorkeursalternatief en een 'Wat-als' scenario. Ook is aandacht voor de beschrijving van de referentiesituatie, ofwel de autonome ontwikkeling.

Hoofdstuk 4 beschrijft de deelaspecten en het detailniveau van de milieubeoordeling.

Hoofdstuk 5 geeft een doorkijk naar het vervolg.

2 Stappen en inhoud planMER

Stappen en inhoud

2.1 Stappen planMER

Voor de plan-m.e.r.-procedure geldt een aantal voorgeschreven stappen:

1. Openbare kennisgeving (art 7.11c Wm);
2. Raadplegen betrokken overheidsorganen over de reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport (art 7.11b Wm)
3. Opstellen en publiceren milieurapport (planMER) (art 7.9 lid 2 Wm);
4. Terinzagelegging planMER en de daarbij behorende inspraakmogelijkheden (art 7.26a Wm) en toetsing Commissie MER (loopt gelijk op met terinzagelegging, art. 7.26 b Wm);
5. Motiveren gevolgen plan-m.e.r.-procedure in het definitieve Mobiliteitsplan (art 7.26d Wm);
6. Bekendmaking en mededeling van het plan (art 7.26e Wm).

Stap 1: Openbare kennisgeving

In een openbare kennisgeving wordt het voornemen om een planMER op te stellen gepubliceerd. In deze openbare kennisgeving wordt tevens aangegeven wie in de gelegenheid worden gesteld advies uit te brengen over de inhoud van de planMER en dat de Commissie m.e.r. wordt geraadpleegd.

De kennisgeving is gepubliceerd in het Utrechts Nieuwsblad en de Amersfoortse Courant d.d. 8 juni 2013.

Stap 2: Raadplegen betrokken bestuursorganen

Na de publicatie van de openbare kennisgeving wordt de reikwijdte en het detailniveau van het milieurapport bepaald. Hiervoor wordt aan de betrokken bestuurlijke instanties om advies gevraagd. Hiervoor bestaan geen wettelijke eisen.

Voor deze plan-m.e.r.-procedure is gekozen voor het opstellen, publiceren en ter inzage leggen van een startdocument, zijnde deze notitie reikwijdte en detailniveau. Tijdens de periode van terinzagelegging kan een ieder schriftelijk reageren op deze notitie en zijn/haar mening geven over wat onderzocht moet worden in het planMER en op welke manier.

“Een ieder” bestaat dus niet alleen uit de betrokken bestuurlijke organen, maar ook uit belangenorganisaties, bewoners in en om het gebied en overige betrokkenen/belanghebbenden. In hoofdstuk 4 van

deze notitie wordt nader ingegaan op de procedure en de diverse partijen in de procedure.

Tijdens de terinzagelegging wordt ook de Commissie m.e.r., op vrijwillige basis om advies gevraagd. De Commissie m.e.r. is een onafhankelijk toetsende organisatie.

Stap 3: Opstellen planMER (milieurapport)

Het milieurapport wordt opgesteld op basis van de bepaalde reikwijdte en het detailniveau. Het planMER is een centraal onderdeel van de procedure waarin het voornemen en alternatieven worden beoordeeld op milieueffecten. Het planMER dient als milieu-informatiebron voor de ruimtelijke procedure.

Stap 4: Terinzagelegging en inspraak

Het planMER wordt ter inzage gelegd. Het voorontwerp van het Mobiliteitsplan wordt erbij gelegd om insprekers de gelegenheid te geven zich op de hoogte te stellen van de inhoud ervan. Een ieder kan gedurende een periode van 6 weken schriftelijk een reactie op het planMER geven.

In dezelfde periode vindt de toetsing door de Commissie m.e.r. plaats. De commissie zal het planMER beoordelen op juistheid en volledigheid en toetsen of het planMER invulling geeft aan het (in stap 2) door de commissie gegeven advies over de reikwijdte en het detailniveau.

Stap 5: Motiveren in het definitieve plan

De provincie Utrecht zal in het uiteindelijke Mobiliteitsplan motiveren hoe met de uitkomsten van het planMER en de inspraakreacties is omgegaan.

Stap 6: Bekendmaking en mededeling van het plan

Conform de planprocedure wordt het definitieve Mobiliteitsplan bekend gemaakt. Dit zal waarschijnlijk in 2014 plaatsvinden.

Stappen en inhoud

2.2 Inhoud planMER

De kern van de plan-m.e.r.-procedure wordt gevormd door het planMER, een milieuraapport waarin de milieueffecten en de economische effecten van het Mobiliteitsplan provincie Utrecht worden beschreven.

Daarnaast beschrijft de planMER redelijke alternatieven en beoordeelt deze op hun milieueffecten. Het milieuraapport bevat de volgende onderdelen (vrij naar wettekst):

- Een beschrijving van wat met de voorgenomen activiteit wordt beoogd;
- Een beschrijving van de voorgenomen activiteit en de bandbreedte die redelijkerwijs in beschouwing dient te worden genomen, en de motivering van de bandbreedte (scenario's en mogelijke alternatieven of varianten);
- Een overzicht van eerder vastgestelde plannen die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven bandbreedte;
- Een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven bandbreedte daarvoor gevolgen kunnen hebben, en van de te verwachten autonome ontwikkeling van dat milieu;
- Een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, inclusief economische, die de voorgenomen activiteit en de beschreven bandbreedte kan hebben, en een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven;
- Een vergelijking van de als gevolg van de beschreven verwachte ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu, inclusief economische, van elk van de in beschouwing genomen bandbreedte;
- Een overzicht van de leemten in de beschrijvingen van de milieueffecten ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens en een opzet voor een evaluatieprogramma;
- Een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieueffectrapport (planMER) en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven bandbreedte. Dit is inclusief de economische gevolgen.

3 Reikwijdte planMER Mobiliteitsplan

Reikwijdte

3.1 Afbakening

Waar gaat het planMER wel (en niet) over?

Provinciale verantwoordelijkheid

De plan-MER dient ter ondersteuning van de besluitvorming over het Mobiliteitsplan provincie Utrecht. Het gaat daarbij om de strategische doelen en projecten die het plan beoogt en waarvoor de provincie Utrecht bevoegd gezag en (beleids)-verantwoordelijk is.

Milieurelevant

Relevant zijn met name de activiteiten die m.e.r.-plichtig zijn, dan wel mogelijk significante effecten op milieu, natuur of landschap hebben. Onderdelen van het Mobiliteitsplan waarvan op voorhand duidelijk is dat geen significante effecten worden verwacht op het milieu, blijven buiten beschouwing. Omdat significante effecten op Natura 2000 gebied niet zijn uit te sluiten wordt, als onderdeel van het plan-MER een Passende beoordeling uitgevoerd.

Referentie hoofdwegennet

De plan-MER gaat dus in principe niet over maatregelen buiten de bevoegdheid van de provincie, zoals maatregelen waarvoor rijk of gemeenten verantwoordelijk zijn. Het hoofdwegennet is echter wel van groot belang voor de regionale verkeersafwikkeling. Dit hoofdwegennet en hierop uitgevoerde of geplande projecten, maakt daarom een belangrijk onderdeel uit van de referentiesituatie, waaraan de effecten van de provinciale maatregelen worden beoordeeld.

In de referentiesituatie worden alleen de meest relevante ontwikkelingen meegenomen, namelijk die ontwikkelingen die een wezenlijke invloed hebben op de mobiliteit op provinciaal niveau. De referentiebeschrijving is daarmee niet een uitputtende lijst met projecten die wordt uitgevoerd.

Trendbreuk; nieuw beleid?

Het plan-MER gaat vooral in op de beleidsvoornemens uit het Mobiliteitsplan die ná 2020 worden beoogd (en de 'verkenningen' die al eerder gestart zijn). En dan gaat het vooral over beleid dat wezenlijk nieuw en anders is ten opzichte van vigerend beleid (is er sprake van een 'trendbreuk'?).

Beleidsvoornemens opgenomen in het Mobiliteitsplan die al eerder zijn vastgesteld, en vóór 2020 worden

uitgevoerd, maken onderdeel uit van de referentiesituatie.

Detailniveau

Het planMER gaat vooral in op projecten/ontwikkelingen die mogelijk effecten hebben op de gehele of een relevant deel van de provincie. Of die vooral een lokaal effect hebben, maar wel een belangrijke bijdrage leveren aan de provinciale doelstellingen met betrekking tot mobiliteit.

De uitspraken in het planMER worden op een vergelijkbaar abstractie- c.q. detailniveau als de Mobiliteitsvisie en -programma beschreven.

Doelen, projecten en effecten

De Mobiliteitsvisie beschrijft een tiental doelstellingen (zie kader). Per doel zijn de reeds besloten én de nieuwe projecten beschreven. Het planMER gaat in op:

- de effecten van de relevante projecten;
- de mate waarin de projecten bijdragen aan de doelen (doelbereik);
- de effecten (op hoofdlijnen) van de doelen en daarmee het Mobiliteitsplan als geheel.

Bovenstaande uitgangspunten leiden tot een afbakening van de reikwijdte van het planMER. De gekozen afbakening wordt in dit hoofdstuk toegelicht.

Doelstellingen Mobiliteitsvisie

- In 2028 is het provinciale netwerk versterkt doordat wij bij beheer en onderhoud en herinrichting van wegen voor een trajectgewijze aanpak kiezen.
- Het totaal aantal voertuigverliesuren provinciale wegennet neemt af.
- In 2028 zijn alle belangrijke werklocaties, middelbare scholen en knooppunten veilig, comfortabel en snel bereikbaar per fiets
- Minder is beter: tussen 2013 en 2028 is er een continue dalende trend zichtbaar in het aantal verkeersdoden ernstig gewonden
- Het Kwaliteitsnet Goederenvervoer is in 2028 op orde, logistieke routes en distributietijden sluiten aan bij de behoeften van vervoerders en winkeliers
- Behoud van het netwerk van binnenhavens en overslaglocaties en ruimte bieden voor capaciteitsuitbreiding indien er een door het bedrijfsleven gedragen business case is.
- Meer OV-reizigers zijn tevreden(er)

Reikwijdte

- Voorop staat dat we de negatieve effecten van mobiliteit op de kwaliteit van de leefomgeving willen voorkomen. Waar dat niet kan, zetten we ons in om de negatieve effecten van mobiliteit op de kwaliteit van de leefomgeving te minimalisere. Dit doen we vanuit een integrale aanpak door in een vroeg stadium de bodem-, water- en milieubasiskwaliteiten en cultuurhistorie mee te nemen in het afwegingsproces
- Het OV-netwerk is efficiënter, omdat het vraaggericht is ingericht
- Op de knooppunten die essentieel zijn voor het functioneren van het mobiliteitsnetwerk en die van betekenis zijn voor de economische kerngebieden is er een hogere kwaliteit en diversiteit van reisvoorzieningen.
- Vraag en aanbod zijn tussen nu en 2028 steeds beter op elkaar afgestemd door betere informatievoorziening en een volwassen markt van reizigers en aanbieders van mobiliteitsdiensten

Reikwijdte

3.2 Referentiesituatie

Om de effecten van het Mobiliteitsplan goed te kunnen beoordelen is een duidelijke referentiesituatie nodig. Dit is de verwachte situatie in de provincie Utrecht zonder uitvoering van het Mobiliteitsplan, ook wel autonome ontwikkeling genoemd.

In de referentiesituatie voor dit plan-MER worden alleen ontwikkelingen betrokken die een belangrijke impact (kunnen) hebben op de mobiliteits- of milieusituatie in Utrecht. Het gaat zowel om ontwikkelingen die in provinciaal beleid zijn vastgelegd, als om projecten die onder bevoegdheid van andere overheden (zoals Rijkswaterstaat) of in samenwerkingsverband (VERDER, Beter Benutten) worden uitgevoerd.

De autonome ontwikkelingen als gevolg van provinciaal beleid betreffen de inmiddels gerealiseerde of in een ruimtelijk plan vastgelegde projecten uit het SMPU+ (de voorganger van het Mobiliteitsplan). De projecten met de status 'verkenning' worden niet als autonome ontwikkeling meegenomen, maar als voornemen.

Naast het criterium van 'relevante impact op mobiliteit of milieu' is ook de investeringsomvang bepalend of een project voldoende relevant is om te betrekken in de referentiesituatie. Alleen projecten met een provinciale investeringsomvang van > € 3 miljoen zijn hier betrokken. Zie bijlage met geselecteerde projecten, inclusief investeringsomvang.

Hieronder zijn de belangrijkste autonome projecten benoemd. Het toekomstjaar voor de referentie is 2028. Dit is de termijn waar het Mobiliteitsplan zich op richt.

Relevante autonome ontwikkelingen	
Rijksprojecten	
Ring Utrecht	Verbreiding A27 tussen Utrecht-Noord - Lunetten en verbreding parallelwegen A12 tussen Lunetten - Oudenrijn.
A28 Utrecht - Amersfoort	Verbreiding A28 en aanpassing knooppunten met A27 en A1.
Knooppunt Hoevelaken	Verbredingen en verbeteren leefbaarheid, inpassing in omgeving.
PHS	Programma Hoogfrequent spoor.
Randstadspoor	Verbreiding spoor naar randgemeentes.

Provinciale (of samenwerkings) projecten	
N201-A2 Uithoorn-provinciegrens	Optimalisatie doorstroming door aanpassen kruisingen. Verbetering veiligheid door o.m. verbetering parallelweg langzaam verkeer.
BRAVO A12	Oplossing verkeersproblemen in gebied van/rond A12 Oudenrijn - Bodegraven. O.a. aanleg randwegen Woerden en Harmelen, nieuwe aansluitingen op A12.
N237 Utrecht - Amersfoort	Reconstructie weg (o.a. kruisingen, VRI's, aansluitingen) tbv doorstroming, veiligheid en oversteekbaarheid.
Rijnbrug Rhenen	Realisatie extra rijweg tbv doorstroming.
Verbeteren kwaliteit bushaltes	Toegankelijk maken bushaltes voor mensen met een beperking.
Stationsgebied Driebergen-Zeist	Herinrichting: o.a. uitbreiding spoor en aanleg tunnel N225.
Fiets	Groot aantal maatregelen tbv fietsverkeer (o.a. aanleg, verbeteren fietspaden, fietstunnels, verlichting, aanleg stallingen bij stations).
Concessie Connexxion 2009-2016	Exploitatie openbaar vervoer (tram- en busvervoer) in Utrecht.
Andere projecten Beter Benutten	- Realisatie parkeervoorziening min. 400 auto's station Breukelen - Aanleg, uitbreiding of opknappen van 23 carpoolplaatsen - Aanpassing toe- en afritten A12-De Meern (N228) - Aanleg nieuwe rotonde N234 - N417 - Herinrichting kruispunten, toe- en afritten A28- N412/ N237/ N238/ N413 - Aanpassing rotonde bij afrit A2-Breukelen (N401) - Verlengen Spitsvrij
Andere projecten VERDER	- Spoorwegonderdoorgang bij Nijkerk en station Soest - Randweg Leusden (gereed) - Turborotondes en busbaan N199 - Westelijke ontsluiting Amersfoort - Realiseren aansluiting Vathorst op A1 - Aansluiten Outputweg - Energieweg, Heideweg - Rondweg-oost Amersfoort
Gemeentelijke projecten	
Noordelijke randweg Utrecht	Opwaardering stedelijk deel Noordelijke Randweg Utrecht tot autoweg met ongelijkvloerse kruisingen.
Aanleg vrije busbanen	Realisatie diverse vrijliggende busbanen, o.a. station Leidsche Rijn.
Uithoftram	Verbinding tussen centrum Utrecht met ziekenhuis- en studentencomplex Uithof.

Reikwijdte

Recent zijn een aantal grootschalige wegenprojecten gerealiseerd. Het zijn projecten die een belangrijke invloed hebben c.q. bijdrage leveren aan de doorstroming, veiligheid en leefbaarheid op nationale schaal, maar zeker ook voor de provincie Utrecht. Het gaat om de volgende projecten:

- A2 verbreding (o.a. extra rijstroken, nieuwe aansluitingen, viaducten, fietsbruggen)
- A12 Gouda – Oudenrijn uitbreiding (extra rij- of spitsstroken)
- A12 Utrecht Lunetten – Veenendaal wegverbreding (o.a. extra rij- en spitsstroken, realisatie ecoducten, geluidmaatregelen).
- A27 uitbreiding traject Rijnsweerd – Lunetten – Everdingen (extra rijstroken, wegverbreding).

3.3 Alternatieven

Het planMER heeft tot doel om te toetsen of het huidige voorontwerp Mobiliteitsplan tot significante milieueffecten leidt. Dit inzicht in de milieueffecten geeft mogelijk aanleiding voor herijking of nuancering van het plank.

In het planMER wordt hiertoe het voorconcept Mobiliteitsplan als **Voorkeursalternatief (VKA)** getoetst. Bij het VKA wordt er vanuit gegaan dat alle projecten in het plan (én in de autonome ontwikkeling) daadwerkelijk gerealiseerd worden.

Naast dit VKA wordt een **‘Wat-als’ scenario** getoetst. In dit scenario wordt rekening gehouden met de situatie dat een aantal prioritaire voorgenomen projecten (óf autonome ontwikkelingen) niet, of niet binnen de planperiode, wordt gerealiseerd.

Met de beoordeling van het VKA (alles gaat door) en het ‘Wat-als’ (aantal belangrijke ontwikkelingen gaat niet door) wordt de bandbreedte van mogelijke effecten op de mobiliteit en het milieu inzichtelijk gemaakt.

Voorkeursalternatief: het concept Mobiliteitsplan

Het VKA gaat uit van de doelstellingen en projecten (na 2020) zoals beschreven in het voorontwerp van het Mobiliteitsplan, welke mogelijk relevante milieueffecten hebben.

Hierna worden de doelen (A t/m J) en de projecten (A1, A2, enz.) per doel weergegeven. Per doel is beschreven of de projecten (of een aantal projecten in samenhang) milieurelevant zijn, of er sprake is van een beleidsmatige ‘trendbreuk’ en of ze in het VKA worden getoetst of niet.

Ook is een typering van de projecten gegeven, waarbij onderscheid is gemaakt naar projecten gericht op:

- Een fysieke ingreep
- Gedragsbeïnvloeding
- Organisatie & samenwerking

Een fysieke ingreep heeft veelal directe mobiliteits- en milieueffecten. Projecten gericht op gedragsbeïnvloeding en organisatie & samenwerking hebben veelal indirecte effecten. Dit is voor de uitspraken in het planMER een relevant onderscheid.

Tot slot is de voorgenomen provinciale investeringsomvang bij de projecten aangegeven. Dit economische aspect kan, naast een milieu- en beleidsmatige overweging, een belangrijke rol spelen in de definitieve bestuurlijk besluitvorming. Projecten die een grote investering vragen van de provincie, vormen vaak de ‘hete hangijzers’ in de discussie en het besluit. Ook geeft de omvang van de investering een indicatie van de schaal van een project én van het potentiële effect op mobiliteit of milieu.

In onderdeel B (zie hieronder) zijn projecten met de status *‘verkenning’* opgenomen als voornemen. In het VKA wordt o.a. uitgegaan van realisatie van deze projecten. In het ‘Wat als’ scenario wordt onderzocht wat de effecten zijn als een aantal belangrijke (meest milieurelevante) verkenningen niet tot realisatie komen.

Reikwijdte

Onderdelen Mobiliteitsplan 2015-2028

A	In 2028 is het provinciale netwerk versterkt doordat wij bij beheer en onderhoud en herinrichting van wegen voor een trajectgewijze aanpak kiezen.
	Trajectaanpak wordt toegepast bij beheer en onderhoud en herinrichting van wegen (bestaande projecten). Kernelementen zijn: integrale afweging, en koppelen van budgetten. Er worden geen nieuwe projecten benoemd.
Typering	alle wegen
Milieurelevant	.ja
Investering	1.8 miljoen + verweven in projecten
Trendbreuk	Ja, i.p.v. traditionele knelpuntenaanpak
In alternatief	Nee

B	Het totaal aantal voertuigverliesuren provinciale wegnen neemt af
B1	Aanpassen N-wegen t.b.v. versterken netwerken (alleen projecten > 3 miljoen zijn hier genoemd)
1a	N210-A2 extra investering VERDER maatregel
1b	N224-N226 voorkeursroute Heuvelrug 'Bajonet' (leefbaarheid, doorstroming)
1c	N226 spoortunnel Maarsbergen (doorstroming)
1d	N228 Montfoort – A12 (doorstroming en veiligheid)
1e	N237 Soesterberg-Amersfoort (busbaan, fietstunnel)
1f	N237 Robuust wegnen N237-A28
1g	N408 N409 Liesbosch – A12 zone
1h	N411 Utrecht-Bunnik (veiligheid)
1i	Ongeveijkvloerse spoor kruising De Batterijen Veendendaal (doorstroming)
B2	N201 2e brugaanlanding (verdubbeling capaciteit Loenerslootsebrug)
Typering	B1/2: fysieke ingreep
Milieurelevant	B1/2: ja, draagt naar verwachting bij aan betere doorstroming, in gevallen ook leefbaarheid, veiligheid
Investering	B1: 40.2 miljoen, B2: 15 miljoen
Trendbreuk	Geen.
In alternatief	B1/2: ja

C	In 2028 zijn alle belangrijke werklocaties, middelbare scholen en knooppunten veilig, comfortabel en snel bereikbaar per fiets
C1	Verbeteren provinciale fietspaden (verbreding)
C2	Verbeteren parallelwegen
C3	Convenanten met gemeenten tbv verbeteren hoofdfietsroutes provinciaal belang
C4	Verminderen oponthoud bij VRI's in beheer bij provincie
Typering	C1/2/4: fysieke ingreep, C3: organisatie
Milieurelevant	C1-C4: ja, in samenhang relevant (individueel onvoldoende); draagt naar verwachting bij aan toename fietsgebruik, afname autoverkeer
Investering	C1-C4: 80,2 miljoen
Trendbreuk	Ja; één regionaal kwaliteitsnetwerk is nieuw.
In alternatief	C1-C5: ja, als cluster maatregelen c.q. als generieke activiteit, niet locatiespecifiek

D	Minder is beter: tussen 2013 en 2028 is er een continue dalende trend zichtbaar in het aantal verkeersdoden en ernstig
D1	Subsidie gemeenten grensoverschrijdende knelpunten
D2	Innovatieve aanpak gedragsbeïnvloeding
D3	Convenant 'Provincie Utrecht Verkeersveiliger'
D4	Oplossen verkeersveiligheidsknelpunten trajectaanpak
D5	Quick Wins veiligheid en duurzaamheid
D6	Gericht VerkeersToezicht (handhaving icm voorlichting)
D7	Verdieping landelijke campagnes (met regionaal accent)
D8	Implementeren Basis Kenmerken Wegontwerp
Typering	D1/4/5/8: fysieke ingreep, D2/6/7: gedrag, D3: organisatie
Milieurelevant	D1-D8: ja, in samenhang relevant (individueel onvoldoende), draagt naar verwachting bij aan verkeersveiligheid
Investering	D1-D8: 60.5 miljoen
Trendbreuk	Geen
In alternatief	D1-D8: ja, als cluster maatregelen c.q. als generieke activiteit, niet locatiespecifiek

Reikwijdte

E	Het Kwaliteitsnet Goederenvervoer is in 2028 op orde, logistieke routes en distributietijden sluiten aan bij de behoeften van vervoerders en winkeliers
E1	Procesondersteuning goederenvervoer (regionale afstemming stedelijke distributie, behoud netwerk binnenhavens en Kwaliteitsnet Goederenvervoer)
E2	Monitoring externe veiligheid (telgegevens in risicoregister)
Typering	E1/2: organisatie,
Milieurelevant	E1/: concretisering in projecten nu niet bekend; milieueffecten niet te bepalen. Evt. ontwikkeling locaties voor grootschalige overslag heeft relevante milieupact. E2: onvoldoende relevant
Investering	E1: 0.7 miljoen, E2: 0.3 miljoen.
Trendbreuk	Geen
In alternatief	E1/2: ja, in 'wat als' scenario de ontwikkeling van één (of twee) bedrijventerrein(en) naar grootschalige overslag functie
Overig	Provincie is regisseur, gemeenten zijn bevoegd gezag, bedrijfsleven is vaak initiatiefnemer. Voor Lage Weide, Het Klooster en Isselt kan provincie een actieve rol spelen Belangrijkste knelpunten Kwaliteitsnet zijn reeds opgelost

F	Voorkomen en anders minimaliseren negatieve effecten mobiliteit op kwaliteit leefomgeving
	Voorop staat dat de negatieve effecten van mobiliteit op de kwaliteit van de leefomgeving worden voorkomen. Waar dat niet kan, wordt ingezet op het minimaliseren van de negatieve effecten van mobiliteit op de kwaliteit van de leefomgeving. Dit wordt gedaan vanuit een integrale aanpak door in een vroeg stadium de bodem-, water- en milieubasiskwaliteiten en cultuurhistorie mee te nemen in het afwegingsproces.
F1	Oversteekbaarheid fauna
F2	SWUNG (opzetten, beheren geluidsregister ivm intro geluidproductieplafonds)
F3	Vervoer gevaarlijke stoffen (monitoring en implementatie routes)
F4	Geluidsreducerend asfalt
Typering	F1/3/4: fysieke ingreep, F2: organisatie
Milieurelevant	F1: ja relevant, maatregelen kunnen leiden tot afname milieuhinder. F2: niet relevant, er wordt naar verwachting voldaan aan geluidproductieplafonds, er ligt hier geen opgave. F3: ja relevant, draagt naar verwachting bij aan oplossen

	veiligheidsknelpunten. F4: ja relevant
Investering	Geluidmaatregelen: 7 miljoen
Trendbreuk	F4 is trendbreuk
In alternatief	F1/3: ja, bekende gevallen/locaties opnemen; evt. aanvullen met mogelijk toekomstige gevallen/locaties. F4: als generieke maatregel, niet locatiespecifiek
Overig	F1: aanpak gevallen veelal gekoppeld aan integrale trajectaanpak. Betreft situaties waarin sprake is van milieubelasting vanuit verschillende bronnen. Aantal en locaties gevallen nu nog niet volledig gedefinieerd. Op dit moment zijn er ca. 1000 woningen langs provinciale wegen met een geluidbelasting van meer 61 dB

G	Meer OV-reizigers zijn tevreden(er)
G1	Exploitatie DRIS (actuele reisinformatie op drukste ov-knooppunten)
G2	OV-bureau Randstad en implementatie R-net (hoogwaardig busvervoer; comfortabel en snelle verbindingen)
G3	Proceskosten OV (onderzoek en samenwerking op landelijk/regionaal niveau)
Typering	G1-G3: vooral organisatie en gedrag (reiziger)
Milieurelevant	G1-G3: ja, in samenhang relevant, draagt naar verwachting bij aan toename gebruik OV, afname autoverkeer.
Investering	G1-G3: 7.8 miljoen
Trendbreuk	Geen
In alternatief	G1-G3: ja, als cluster maatregelen c.q. als generieke activiteit, niet locatiespecifiek

Reikwijdte

H	Het OV-netwerk is efficiënter, omdat het vraaggericht is ingericht
H1	OV concessieverlening 2016
H2	OV concessie vanaf 2017
H3	Aanbesteding regiotaxi
H4	OV exploitatiebudget tbv regiotaxi
H5	OV MIRT-verkenning: netwerkontwikkeling
H6	Projectorganisatie Randstadspoor
Typering	H1-H6: vooral organisatie
Milieurelevant	H1/2: ja, concessie beoogt verplichting duurzaam busvervoer ('zero emissie'), dit heeft mogelijk grote milieupact. H3-H6: onvoldoende relevant
Investering	H1/2: 361.2 miljoen, H3/4: 24.7 miljoen, H5: 60 miljoen, H6: 0.3 miljoen
Trendbreuk	H1/2: is trendbreuk, vraaggericht netwerk is trendbreuk
In alternatief	H1/2: deel concessie mbt duurzaam vervoer

I	Op de knooppunten die essentieel zijn voor het functioneren van het mobiliteitsnetwerk en die van betekenis zijn voor de economische kerngebieden is er een hogere kwaliteit en diversiteit van reisvoorzieningen
I1	Fietsenstallingen bij knooppunten
I2	Opstellen/implementeren plan knooppuntontwikkeling
I3	Basis knooppunten op orde brengen en houden
I4	P+R verbetering trajectaanpak
Typering	I1-I4: fysieke ingrepen
Milieurelevant	I1-I4: ja, in samenhang relevant, draagt naar verwachting bij aan toename gebruik fiets en OV, afname autoverkeer.
Investering	I1-I4: 6.3 miljoen
Trendbreuk	Geen
In alternatief	I1-I4: ja, als cluster maatregelen c.q. als generieke activiteit, niet locatiespecifiek

J	Vraag en aanbod zijn tussen nu en 2028 steeds beter op elkaar afgestemd door betere informatievoorziening en een volwassen markt van reizigers en aanbieders van mobiliteitsdiensteng
J1	Regionale coördinatie gemeenten SWSR (ervaringen delen)
J2	Regelsscenario's (ontwikkeling en implementatie)
J3	Afstemmen wegwerkzaamheden
Typering	J1-J3: organisatie
Milieurelevant	J1-J3: onvoldoende relevant
Investering	J1-J3: 3.5 miljoen
Trendbreuk	Geen
In alternatief	Nee, want niet voldoende milieupact

Reikwijdte

Hoofdonderdelen VKA

Uit het voorgaande kunnen een aantal hoofdonderdelen van het Mobiliteitsplan en daarmee het VKA worden herleid. De visie en de projecten (in samenhang) richten zich op verbetering van:

1. Doorstroming provinciaal wegennet (A en B)
2. Kwaliteit fietsinfrastructuur (C)
3. Verkeersveiligheid (D)
4. Goederenvervoer (E)
5. Kwaliteit leefomgeving (F)
6. Openbaar vervoer (G en H)
7. Kwaliteit knooppunten (I)

De beoordeling van milieueffecten in het planMER wordt gedaan op het niveau van deze onderdelen. De beschouwing van de onderliggende projecten levert de input voor de beoordeling (zie verder H4).

De verbetering van verkeersveiligheid (D) en kwaliteit leefomgeving (F) zijn doelen op zich, maar worden ook in sterke mate beïnvloed door de andere onderdelen. In het planMER worden deze aspecten ook als toetsingscriteria meegenomen.

De projecten onder 'Betere afstemming vraag en aanbod door betere informatievoorziening' (J) is onvoldoende relevant voor dit planMER.

'Wat – als' scenario

De besluitvorming in het kader van een aantal 'majeure of prioritaire projecten', zoals de Ring Utrecht en de Noordelijke Randweg Utrecht en de uiteindelijke uitvoering van voorstellen, heeft een belangrijke impact op de mobiliteits- en bereikbaarheidssituatie in de provincie Utrecht. De wijze waarop en de termijn

waarbinnen deze projecten worden uitgevoerd is op dit moment niet met zekerheid aan te geven. Omdat deze projecten wel een belangrijke invloed zullen hebben op de totale milieusituatie, dient het planMER op een navolgbare wijze om te gaan met deze onzekerheden.

In het planMER worden de effecten beschreven, zowel uitgaande van de (referentie)situatie dat deze 'majeure/prioritaire projecten' conform huidige plannen worden uitgevoerd (binnen de planhorizon van het Mobiliteitsplan), als van de situatie dat deze projecten niet worden gerealiseerd (binnen deze termijn). Dit 'wat-als' alternatief is bedoeld om de milieuonderbouwing van de plannen te leveren als de 'majeure/prioritaire projecten' niet of pas op langere termijn worden gerealiseerd.

Naast de Ring Utrecht en Noordelijke Randweg Utrecht wordt in dit scenario, ten opzichte van (de referentiesituatie in) het VKA, ook geen rekening gehouden met de uitvoering van projecten met de status van 'verkenning'. In onderstaand overzicht zijn de onderdelen van het scenario weergegeven.

'Wat als' scenario

Idem als VKA, echter met een aangepaste referentiesituatie, nl. zonder de onderdelen:

Ringweg Utrecht

Noordelijke Randweg Utrecht

Relevante verkenningprojecten

Evt. nader te bepalen

4 Detailniveau milieubeoordeling

Detailniveau

4.1 Beoordelingskader

Uitgangspunt voor het beoordelingskader is de Triple-P benadering, waarbij de P's staan voor People (welzijn en leefbaarheid), Profit (welvaart en economie) en Planet (omgevingskwaliteit). Daarmee wordt aangesloten op de plan-MER benadering van zowel de landelijke Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) als de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie (PRS) van Utrecht.

De voornemens worden beoordeeld op de volgende milieuthema's:

	Beoordelings-thema's	Indicatoren
PLANET	Klimaat	CO2-emissie
		Energietransitie
	Behoud biodiversiteit	Beschermde natuur
		Overige waardevolle natuur
	Bescherming onder/bovengrond	Water en bodem
		Kernkwaliteiten Nat. landschappen
		Cultuurhistorische, aardkundige, archeologische waarden
PEOPLE	Gezonde en veilige leefomgeving	Geluid
		Luchtkwaliteit
		Externe veiligheid
		Verkeersveiligheid
	Vitale en aantrekkelijke leefomgeving	Voertuigverliesuren
		Multimodale ontsluiting deur tot deur
		Bereikbaarheid voorzieningen
		Ruimtelijke kwaliteit en samenhang
PROFIT	Sterk vestigingsklimaat	Kwaliteit fietsinfrastructuur
		Nationale/regionale bereikbaarheid
		Knooppunten
		OV-ontsluiting
		Ruimte voor economische functies
		Functioneren binnenhavens

Doelbereik

Naast een beoordeling van het beleid en de projecten op milieueffecten, worden deze ook getoetst aan de hoofdpijlers van de PRS én de doelstellingen van het Mobiliteitsplan zelf. Deze toets op doelbereik levert, naast de effecten, nuttige informatie op voor de besluitvorming.

De doelen van het Mobiliteitsplan zijn veelal niet gekwalificeerd (in percentages of aantallen). De provincie kiest hier bewust voor, omdat de ervaring leert dat kwantitatieve doelstellingen niet werkbaar zijn. De toets op doelbereik zal op basis van expert judgement plaatsvinden.

De beoordelingsthema's voor het planMER sluiten op onderstaande wijze aan op de hoofdpijlers (c.q. doelstellingen) van de PRS.

Pijlers PRS	Beoordelingsthema's planMER Mobiliteitsplan
Duurzame leefomgeving	- Klimaat - Gezonde en veilige leefomgeving
Vitale dorpen en steden	- Vitale en aantrekkelijke leefomgeving - Sterk vestigingsklimaat
Landelijk gebied met kwaliteit	- Behoud biodiversiteit - Bescherming onder/bovengrond

4.2 Methodiek beoordeling

Algemeen

De effecten worden voor het peiljaar 2028 in beeld gebracht aan de hand van het gepresenteerde beoordelingskader (zie 4.1). De referentie wordt gevormd door de autonome ontwikkeling (zie 3.2). Er wordt daarbij uitgegaan van een kwalitatieve beoordeling op basis van een relatieve vijf puntsschaal:

- ++ groot positief effect ten opzichte van de referentie
- + positief effect ten opzichte van de referentie
- 0 neutraal effect
- negatief effect ten opzichte van de referentie
- groot negatief effect ten opzichte van de referentie

De beoordeling van de projecten op de indicatoren wordt opgeplust naar een score op het niveau van de hoofdonderdelen (zie 3.3.) en de beoordelingsthema's. Zie de voorbeelduitwerking hieronder.

Detailniveau

		Indicatoren						
		CO2-emmissie Energietransitie	Beschermde natuur Waardevolle natuur	Water en bodem Kernkwaliteiten Nati. LS Cultuurhist. waarden	Geluid en luchtkwaliteit Gezondheid Externe veiligheid Verkeersveiligheid	Voertuigverliesuren Multimodale ontsluiting Bereikbaarheid voorz. Ruimtelijke kwaliteit Kwaliteit fietsinfrastruct.	Nat./reg. bereikbaarheid Knooppunten OV-ontsluiting Ruimte econ. functies	Bijdrage proj. aandoelen Investering vs. bijdrage
	Beoordelingsthema's	Klimaat	Behoud biodiversiteit	Bescherming onder en bovengrond	Gezonde en veilige leefomgeving	Vitale en aantrekkelijke leefomgeving	Sterk vestigings- klimaat	Doel- bereik
Projecten	Hoofdonderdelen							
A, B1-B2	Doorstroming wegennet							
C1-C5	Kwaliteit fietsinfra							
D1-D8	Verkeersveiligheid							
E1	Goederenvervoer							
F1-F4	Kwaliteit leefomgeving							
G1-G4, H1/2	Openbaar vervoer	+	0	0	+	+	+	+
I1-I5	Kwaliteit knooppunten							

De beoordeling van de plussen en minnen zal worden gebaseerd op de aard, kans, ernst en omvang van de effecten. Hiermee kan een verschil tussen een omvangrijk effect met kleine kans en/ of ernst of een omvangrijk effect met grote kans en/of ernst duidelijk worden gemaakt.

De milieubeoordeling vindt plaats op basis van beschikbare informatie, kaarten en kengetallen. Er wordt waar mogelijk gebruik gemaakt van kaartmateriaal om de effecten te bepalen en de resultaten te presenteren. Er vinden ten behoeve van het planMER geen model- of andere kwantitatieve berekeningen plaats.

Passende beoordeling

Een Passende Beoordeling moet plaatsvinden als significant negatieve effecten voor de instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebieden niet op voorhand kunnen worden uitgesloten. Voor het Mobiliteitsplan is dat het geval. De Passende Beoordeling wordt op een abstractieniveau vergelijkbaar met de visie uitgevoerd, conform de 'stoplichtmethode' (zie hieronder). De Passende Beoordeling wordt middels een kwalitatieve beoordeling gedaan

Stoplicht-benadering

Bij de beoordeling van de gevolgen van het Mobiliteitsplan voor de gunstige staat van instandhouding wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de stoplichtbenadering (geadviseerd door de Ciem.e.r). Bij de stoplichtenbenadering worden de gevolgen van planonderdelen voor habitattypen en soorten per gebied gescoord als zeker niet significant (groen), mogelijk significant maar mitigeerbaar (oranje) of significant en (vrijwel) niet mitigeerbaar (rood). Dit geeft in één oogopslag weer bij welke planonderdelen met name de risico's van beleidskeuzes zitten. De milieuaspecten waar de aandacht naar uitgaan zijn de 'ver-thema's': ruimtebeslag, verzuring en vermessing (belangrijke mogelijke effecten van mobiliteit), verdroging en vernatting, verstoring. Vervolgens worden ook op het abstractieniveau van de visie beheersmaatregelen gegeven om de effecten te voorkómen, beperken of compenseren.

De stoplicht-benadering maakt het mogelijke in relatief korte tijd een beoordeling op te stellen op het hier relevante abstractieniveau.

5 Vervolg

Vervolg

5.1 Procedure en betrokkenen

Procedure

Zoals in hoofdstuk 2 al beschreven kent de plan-m.e.r.-procedure een aantal wettelijke verplichte procedurele stappen:

- Kennisgeving;
- Raadpleging van betrokken bestuurlijke organen over reikwijdte en detailniveau;
- Vrijwillig raadplegen van de Commissie m.e.r.;
- Opstellen planMER;
- Publiceren en terinzageleggen planMER;
- Toetsen PlanMER door de Commissie m.e.r.;
- Evaluatie.

Voor deze plan-m.e.r.-procedure is voor de raadpleging gekozen voor het opstellen, publiceren en terinzageleggen van een startdocument, deze notitie reikwijdte en detailniveau. Tijdens de periode van terinzagelegging kan een ieder schriftelijk reageren op deze notitie en zijn/haar mening geven over wat onderzocht moet worden in het planMER en op welke manier.

U kunt uw schriftelijke reactie sturen naar:

Provincie Utrecht

t.a.v. B. Valentijn

Afdeling MEC

Postbus 80300

3508 TH Utrecht

Onder vermelding van "reactie op notitie reikwijdte en detailniveau planMER Mobiliteitsplan provincie Utrecht".

"Een ieder" bestaat dus niet alleen uit de betrokken bestuurlijke organen, maar ook uit belangenorganisaties, bewoners in en om het gebied en overige betrokkenen/ belanghebbenden.

Tijdens de terinzagelegging wordt ook de Commissie m.e.r. , op vrijwillige basis, geraadpleegd. De Commissie m.e.r. is een onafhankelijk toetsende organisatie. De reacties op deze notitie worden gebruikt als input voor de te hanteren reikwijdte en detailniveau van het planMER.

Als het planMER gereed is, wordt het ter inzage gelegd. Het voorontwerp van het Mobiliteitsplan wordt erbij gelegd om insprekers de gelegenheid te geven zich op de hoogte te stellen van de inhoud ervan. Het planMER

wordt dan tevens aan de Commissie m.e.r. voorgelegd ter toetsing. Het advies van de Commissie maakt onderdeel uit van het statenvoorstel over het Mobiliteitsplan.

Voorontwerp mobiliteitsplan is te downloaden op www.provincie-utrecht.nl

Bij het opstellen van het Mobiliteitsplan worden diverse belanghebbende partijen betrokken. Als het planMER ter inzage worden gelegd, krijgen belanghebbende partijen deze toegezonden.

Betrokkenen

Initiatiefnemer: Een initiatiefnemer is een particulier of overheidsorganisatie die het voornemen heeft een activiteit te ondernemen. In deze m.e.r.-procedure is de provincie Utrecht (Gedeputeerde Staten) de initiatiefnemer.

Bevoegd gezag: Onder het bevoegd gezag wordt de overheidsinstantie verstaan die bevoegd is om over het voornemen van de initiatiefnemer een besluit te nemen. Voor het bevoegd gezag bestaan de belangrijkste besluiten uit het vaststellen van de reikwijdte en het detailniveau van het planMER en het publiceren en terinzage leggen van het planMER. In deze m.e.r.-procedure is Provinciale Staten van de provincie Utrecht het formele bevoegde gezag.

Commissie voor de milieueffectrapportage: Het bevoegd gezag wordt bij haar besluiten geadviseerd door de landelijke Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.). Deze onafhankelijke commissie bestaat uit tal van deskundigen op milieugebied. Voor iedere milieueffectrapportage wordt uit de commissie een werkgroep samengesteld. Deze werkgroep heeft tot taak het bevoegd gezag eerst te adviseren over de reikwijdte en detailniveau en later over de juistheid en volledigheid van het planMER (het toetsingsadvies).

Betrokken bestuurlijke organen: Onder betrokken bestuurlijke organen worden die partijen bedoeld die in het plan-traject worden geraadpleegd: Daartoe behoren in ieder geval de Minister van Infrastructuur en Milieu, de colleges van burgemeester en wethouders, gedeputeerde staten van de aangrenzende provincies en de besturen van waterschappen die tevens wegbeheerder zijn (planwet art. 6)

Vervolg

Insprekers: In de m.e.r.-procedure is aangegeven dat een ieder recht heeft op inspraak tijdens de procedure. Degenen die tijdens de m.e.r.-procedure van dit recht gebruik maken zijn de insprekers. Het bevoegd gezag informeert een ieder tijdig via de gebruikelijke openbare communicatiekanalen wanneer en op welke wijze de inspraakmogelijkheden zich voordoen.

5.2 Planning

Globaal ziet het tijdspad voor het Mobiliteitsplan en de PlanMER er als volgt uit:

- 4 juni: voorontwerp Mobiliteitsplan door GS vastgesteld en naar Statencommissie MME
- 4 juni: Notitie RenD naar Commissie m.e.r. gezonden en raadpleging bestuursorganen
- Juni – augustus: opstellen planMER
- Vanaf september 2013: planMER ter inzage en naar Commissie m.e.r.
- Q4 2013: concept ontwerp Mobiliteitsplan vastgesteld door GS en naar PS gestuurd, PS reageert, amendeert etc.
- Q1 2014: ontwerp Mobiliteitsplan door PS vastgesteld
- Q1 2014: ontwerp Mobiliteitsplan ter inzage / inspraak

Bijlage:
Investeringslijst met
bestuurlijk
afgesproken
programmering

Doorlopende projecten UMP/BDU

bedragen x 1.000																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--



**Royal
HaskoningDHV**
Enhancing Society Together